№ 9 (927) сентябрь 2016 г.

9 (927)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

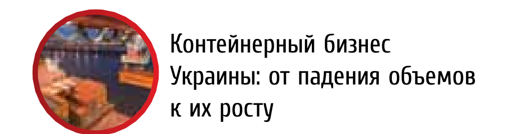
сентябрь 2016 г.

Издается с 1998 г.

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

В центре внимания черноморские паромные переправы



Контейнерный бизнес Украины: от падения объемов к их росту



ПАО "Укрзализныця" – точка невозврата



Перевозка грузов по воздуху: безопасность и упрощение формальностей

ДОСТАВИМО, ЯК ПОТРІБНО ВАМ!



ВАМ НУЖНЫ УСЛУГИ ЛОГИСТИКИ?
ВЫ ХОТИТЕ ПОЛУЧИТЬ КОМПЛЕКС УСЛУГ В РАМКАХ ОДНОЙ КОМПАНИИ?
ВАМ НЕОБХОДИМО НАЛАДИТЬ ДОЛГОСТРОЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО С НАДЕЖНЫМ ЛОГИСТИЧЕСКИМ ПАРТНЕРОМ?



DELPOST
LOGISTIC GROUP

ЛОГИСТИКА, ОПЕРЕЖАЮЩАЯ ОЖИДАНИЯ

- ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО УКРАИНЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ
- АДРЕСНАЯ И КЛИЕНТСКАЯ ДОСТАВКА
- ДОСТАВКА В ПОЧТОМАТЫ
- СКЛАДСКАЯ ЛОГИСТИКА

МЫ ГОТОВЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ЭТО ДЛЯ ВАС УЖЕ СЕГОДНЯ

ООО «ДЕЛ ПОСТ»
e-mail: comers@vn-g.com

тел.: +38 067 373 5555
+38 038 265 5555
ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ: 0 800 501 862



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

№ 9 (927) сентябрь 2016 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

В центре внимания черноморские паромные переправы

Текущая ситуация, в которой оказалась транспортно-экспедиторская отрасль Украины, обусловлена двумя ключевыми диаметрально направленными факторами. Первый — агрессивная политика РФ в отношении нашей страны, которая выражается, в частности, в запрете транзита украинских грузов через российскую территорию в Казахстан и Кыргызстан. Второй — существенная активизация глобальных проектов по развитию перевозок между Китаем и Европой ("Новый Шелковый путь") с использованием Транскаспийского международного транспортного маршрута, предполагающего транзит грузов через Черное и Каспийское моря. Несмотря на разнонаправленность указанных факторов, в совокупности они производят неожиданный положительный кумулятивный эффект — Украине предоставляется очередной уникальный шанс реализовать свой мощный транзитный потенциал, обусловленный и ее географическим положением, и глобальной экономической и политической ситуацией. Первоочередная задача украинских транспортников заключается в том, чтобы воспользоваться этим шансом и занять достойное место в трансформирующейся общеевропейской транспортной системе. Именно этим проблемам были посвящены заседания Советов директоров по совместной эксплуатации паромных переправ Ильичевск—Варна и Варна—Поти/Батуми—Ильичевск, которые прошли в Одессе 9.09.2016 г.



Об актуальности данной проблематики говорит и тот факт, что проведение текущих Советов директоров паромных переправ было решено совместить по времени с проведением Международной конференции "Интегрированные транспортные коридоры Европа—Азия", участие в которой приняли представители транспортных ведомств и международные перевозчики практически всех государств, участвующих в проекте "Нового Шелкового пути". В ходе пресс-конференции, посвященной данному мероприятию, министр инфраструктуры Украины В. Омелян подчеркнул, что Украина постепенно теряет свой транзитный потенциал, поэтому необходимо как можно быстрее остановить эту тенденцию и принять меры для радикального улучшения. В первую очередь — это увеличение объемов транзита через территорию нашей страны. И ключевую роль в этом процессе играют паромные переправы.

Открывая заседание Совета директоров паромных переправ, и.о. директора по грузовым перевозкам и логистике ПАО "Укрзализныця" Юрий Меркулов отметил, что цель данного форума — найти оптимальные решения по повышению эффективности работы транспортной отрасли, которые бы способствовали укреплению положения стран-участниц соглашения о совместной эксплуатации железнодорожной паромной переправы между портами Варна (Республика Болгария), Поти/Батуми (Грузия) и Ильичевск (Украина) в общеевропейской транспортной системе. Следствием этого станет глобальный экономический эффект — повышение благосостояния народонаселения этих стран.

ДИНАМИКА СПАДА ПЕРЕВОЗОК НА ЧЕРНОМОРСКИХ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВАХ

Для поиска путей дальнейшего развития и определения первоочередных мер участники Советов директоров провели анализ перевозок в железнодорожно-паромном сообщении через порты Украины, Грузии и Болгарии за 3 последних года и 7 месяцев текущего.

Переправы черноморских портов Варны, Поти, Батуми и Ильичевска обслуживают паромы пароходства "Болгарский морской флот" АД — "Герои Одессы", "Герои Севастополя" вместимостью по 108 железнодорожных вагонов или 100 большегрузных автомобилей каждый, и СК "Укрферри" — "Грейфсвальд", "Каунас Сивэйс" и "Вильнюс Сивэйс" каждый вместимостью по 50 вагонов и 50 большегрузных автомобилей.

Результаты анализа статистических данных по паромным переправам показывают, что неоднократно отмечавшаяся динамика падения в Украине транзитного грузооборота не стала исключением и для паромных грузоперевозок по Черному морю. Объемы перевозок между портами Варны, Поти, Батуми и Ильичевска падали из года в год на протяжении 2013—2015 гг. При этом перевозки между Болгарией и Грузией к концу 2015 г. практически сошли на нет.

Переломным для паромных переправ портов Ильичевск, Батуми и Поти стал текущий 2016 г. Так, на грузинском направлении за текущий период объем перевозок составил 141 тыс. т грузов, что больше, чем за аналогичный период 2015 г. на 29,4 тыс. т, или на 26,34%. В основном рост был обеспечен увеличением объемов перевозок продовольственных грузов. При этом в паромном сообщении Ильичевск—Варна перевезено всего 1,1 тыс. т грузов, что меньше, чем за аналогичный период 2015 г., на 13,6 тыс. т, или на 92,52%. Таким образом, перевозки грузов из Болгарии в Украину практически сошли на нет: все 10 паромов, которые за 7 месяцев приходили в Ильичевск, в общей сложности привезли лишь 27 порожних вагонов.

"НЕТ ХУДА БЕЗ ДОБРА И ДОБРА БЕЗ ХУДА"

Как отметили участники совещания, в основном текущий рост паромных перевозок был обусловлен санкциями, введенными РФ в июле т.г., относительно ограничения украинского транзита в страны Азии по территории России. Это привело к резкому увеличению числа вагонов и ТИРов, ожидающих отправки на паромной переправе в Ильичевске.

Об этом свидетельствует анализ объемов перевозок грузов за 8 месяцев 2016 г. в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении через порты Ильичевск—Поти/Батуми. Так, в августе 2016 г. среднесуточное наличие вагонов на станции Ильичевск-Паромная составило 269 вагонов, тогда как в августе 2015 г. их было всего 28 ед. А количество перевезенных паромами вагонов в августе т.г. составило 741 ед. против 574 вагонов в июле, тогда как среднемесячный показатель за 7 месяцев т.г. составляет 336 вагонов. Но, несмотря на увеличение вывоза вагонов, их наличие на станции продолжает возрастать.

Вместе с тем, значительное увеличение среднесуточного наличия вагонов на станции Ильичевск-Паромная привело к накоплению вагонов на подходах к станции. Среднее время простоя вагонов в ожидании накатки на паром за 8 месяцев 2016 г. составило чуть более 5 суток, в то время как в аналогичном периоде 2015 г. оно составляло немногим более 3 суток. Во многом увеличение времени простоя вагонов в ожидании парома произошло за счет значительного роста данного показателя в августе 2016 г.: среднее время простоя вагонов в этом месяце составило более 8 суток, увеличившись за месяц более чем на сутки.

Но при этом необходимо подчеркнуть, что уже к моменту проведения Советов директоров паромным перевозчикам удалось справиться с этой практически форс-мажорной ситуацией. Благодаря увеличению



количества рейсов паромов накопление автотранспорта было полностью снято, а количество вагонов, стоящих в ожидании погрузки на паром, практически приблизилось к норме обычного накопления.

При этом, как уверяют сами морские перевозчики, резервы пропускной способности паромной переправы еще не использовались по максимуму, и остаются возможности дальнейшего ускорения обработки паромов в портах и увеличения количества рейсов паромов.

О РЕЗЕРВАХ ПАРОМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИЛЬИЧЕВСКОГО ПОРТА

В акватории Ильичевского морского торгового порта расположен единственный в Украине мультимодальний терминал, специализирующийся на обслуживании железнодорожно-паромных и автопаромных линий, а также судов типа "ро-ро" (причалы №№ 26, 27 и 28). Терминал оборудован отдельными въездами для вагонов и автотранспорта, а оснащение терминала позволяет одновременно вести обработку двух железнодорожных паромов и двух судов с горизонтальной погрузкой. При этом его мощности позволяют перегружать 4,5 млн т грузов в вагонах, 10 тыс. большегрузных автомобилей и 250 тыс. ед. колесной техники в год.

Техническое и организационное объединение железнодорожно-паромного комплекса с соседним автопаромным (включая обработку судов типа "ро-ро") в единый мультимодальный терминал позволяет осуществлять гибкое маневрирование трудовыми ресурсами в зависимости от конкретной обстановки и эффективно использовать общие для этих комплексов технологические и вспомогательные технические объекты (железнодорожные подъездные пути, диспетчерскую систему, энергосистемы, ремонтно-техническую базу и т.д.).

При этом минимальная продолжительность обработки парома составляет 10 часов, а максимальная — 18 часов.

В настоящее время железнодорожные паромы, ранее перевозившие только вагоны, частично переориентированы на загрузку крупнотоннажными контейнерами, легковыми автомашинами и грузовыми международными автопоездами.

О МЕРАХ ПО СОКРАЩЕНИЮ ВРЕМЕНИ ОБРАБОТКИ ОТПРАВЛЯЕМЫХ ГРУЗОВ

И опять возникла ситуация, проявившая тесную взаимосвязь между положительными и отрицательными эффектами: приобретенное паромными переправами преимущество относительно их растущей популярности в среде автоперевозчиков привело к нареканиям со стороны железнодорожников: резко увеличилось время простоя вагонов в ожидании парома.

В связи с этим руководство ПАО "Укрзализныця" призвало морских перевозчиков изменить приоритеты перевозок в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении между Украиной и Грузией через порт Ильичевск.

В "Укрзализныце" считают, что при планировании перевозок морские перевозчики должны отдавать предпочтение в накатке на паром вагонам, а не автомобилям, поскольку при таких перевозках должен использоваться только железнодорожный подвижной состав. Несоблюдение данного принципа, по мнению руководства ПАО, и стало причиной резкого увеличения времени простоя вагонов в ожидании погрузки на паром в августе т.г. Так, в августе из 20 отправленных паромов 4 были загружены только автомобилями. Т.о., на конец месяца неотправленными остались ориентировочно 200 груженых вагонов.



В итоге участники совещаний согласились с необходимостью учитывать очередность прибытия вагонов, наличие вагонов принадлежности других стран и необходимые сроки доставки грузов, а также наличие скоропортящихся и опасных грузов. А также признали необходимость оптимизации морскими перевозчиками системы планирования рейсов на паромных линиях Ильичевск—Поти/Батуми. Это позволит согласовывать дату отгрузки грузов между отправителем и морским перевозчиком, учитывая сроки доставки по территории Украины и расписание работы паромов в направлении портов Поти и Батуми.

ПАО "Укрзализныця" и морские перевозчики договорились предоставлять в начале месяца на станцию Ильичевск-Паромная расписание работы паромов с указанием планов загрузки паромов вагонами, а также обеспечивать максимальное использование вместимости паромов для перевозки вагонов.

Кроме того, было принято решение поручить "Укрзализныце" до 1 октября подготовить и направить для рассмотрения морским перевозчикам проект договора о взаимной ответственности сторон за своевременную доставку грузов и вывоз их паромами.

О РАСШИРЕНИИ МАРШРУТНОЙ СЕТИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ

Особое внимание участники совместного заседания Советов директоров уделили организации перевозок через паромную переправу контейнерных поездов в направлении страны Европы—Китай.

В частности, участники форума отметили, что 17.05.2016 г. в рамках проведения заседания Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута "Укрзализныця" и ООО "СК "Укрферри" стали полноправными участниками Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). В результате Украина получила возможность стать надежным звеном в организации интермодальных транспортно-логистических схем доставки грузов в направлении Китай—Европа и обратном. В результате проведенной участниками проекта работы были установлены комплексные тарифные условия на перевозки контейнеров в направлении Европа—Китай—Европа.

Сегодня отрабатываются технические и технологические условия организации контейнерного поезда с использованием железнодорожно-паромного сообщения. Проводятся переговоры об использовании мощностей транспортного маршрута через Черное и Каспийское моря со стратегическими европейскими партнерами. Уже достигнуто взаимопонимание в данном вопросе и высказана заинтересованность в присоединении к маршруту.

Как отметили представители "Укрзализныци", помимо назначения поезда в Европу, ведомство планирует использовать возможности данного поезда для осуществления перевозок украинскими отправителями и получателями. И одним их ключевых условий организации контейнерных поездов по маршруту ТМТМ является гарантирование сроков доставки.

Представители Грузии проинформировали участников Советов об установлении равных недискриминационных тарифных условий при перевозках грузов по маршруту ТМТМ, как в направлении порта Батуми, так и в направлении порта Поти.

Помимо этого, на заседании Советов директоров рассматривалось предложение о возобновлении для паромных судов льготного режима в оплате портовых сборов в портах Ильичевск, Поти и Батуми, а также возможность исключения лоцманской проводки и буксирного сопровождения, если они не заказываются капитанами. Однако грузинские порты данные предложения не поддержали.

По просьбе морских перевозчиков руководство "Укрзализныци" взяло на себя обязательство до ноября текущего года провести переговоры с железнодорожными администрациями Азербайджана, Грузии и Средней Азии относительно приоритетной подачи вагонов принадлежности "УЗ" и украинских вагонных компаний под обратную загрузку грузами назначением/транзитом через Украину.

ОБ АКТУАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Условия функционирования рынка, обозначенные в подписанном и ратифицированном Украиной Соглашении об ассоциации с Европейским Союзом, требуют его либерализации. В связи с этим 1 июля текущего года была введена новая редакция Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС), которая устанавливает единые правовые нормы договора перевозки груза в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении, и новая редакция с комплексными изменениями и дополнениями Договора о "Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении ПГВ". Это, в свою очередь, вызвало необходимость пересмотра действующих нормативно-правовых актов, регулирующих международное прямое железнодорожно-паромное сообщение через порты Украины, Грузии, Республики Болгария паромными линиями Ильичевск—Варна, Ильичевск—Поти/Батуми—Варна.

Анализ соответствующих положений действующих нормативных документов относительно их актуальности и обмен мнениями по этому поводу стороны договорились провести в срок до 1 ноября текущего года и, в случае необходимости, создать рабочую группу для работы по данной проблематике.

ИТОГИ

Проведенный анализ и итоги обсуждений позволяют говорить о том, что в 2017 г. железнодорожно-паромный транспортный комплекс в значительной степени перекроет показатели текущего года по объемам перевозок на направлении Украина—Грузия и будет готов создать дополнительные возможности для повышения эффективности и конкурентоспособности своей работы.

Участники заседания Советов директоров надеются, что наработанные решения и договоренности будут способствовать дальнейшему увеличению объемов перевозки грузов и эффективной эксплуатации паромов.

ЗИНЧЕНКО Ольга

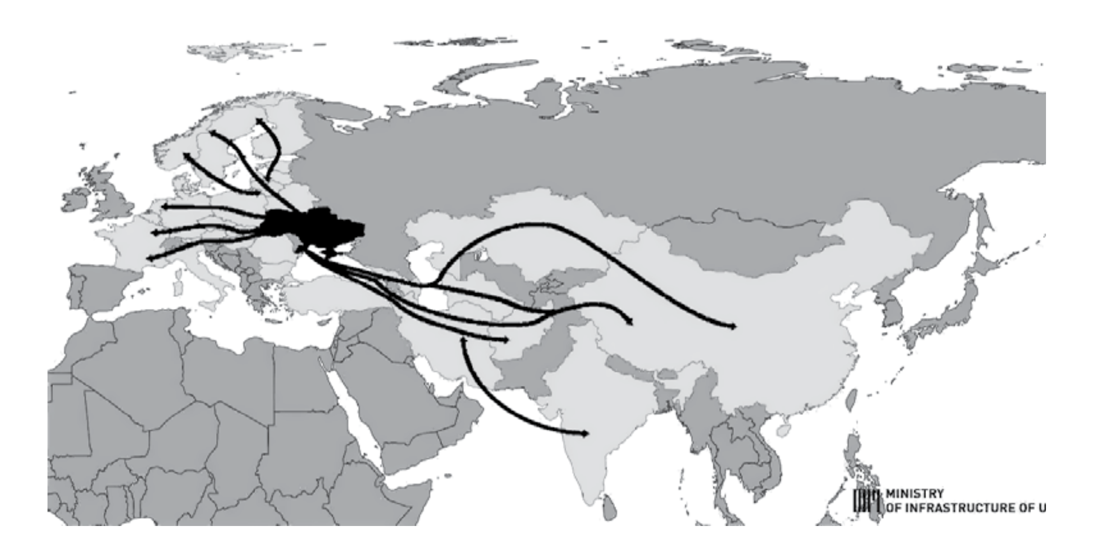


Ключевой задачей для Украины является восстановление статуса транзитного государства

8.09.2016 г. в г. Одесса состоялась Международная Транспортная Конференция 2016 "Интегрированные транспортные коридоры Европа—Азия" (МТК 2016).

В работе Конференции приняли участие более 140 участников: представители ЕС, международных финансовых организаций, международных организаций ЕЭК ООН, ПС МПК ТРАСЕКА, ГУАМ, ОЧЭС, ОБСЕ, ОСЗ, представители министерств транспорта, железнодорожных компаний, портовых администраций, операторов и других правительственных и неправительственных организаций и учреждений государств-членов ЕС, Восточного партнерства и государств Кавказского и Азиатского регионов.

Ключевыми спикерами форума были министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян и руководитель Группы поддержки Украины по вопросам транспорта в Европейской комиссии Филипп Бургело-Верне.





Открывая Конференцию, министр инфраструктуры В. Омелян отметил: "Наша цель заключается в том, чтобы организовать практическое мероприятие, где каждый может поделиться своим передовым опытом, инициативами, проектами и задачами. Мы пригласили стейкхолдеров и все стороны, вовлеченные в процесс осуществления перевозок, мы предлагаем открытый диалог, чтобы найти лучшие решения для развития комплексных транспортных сетей и создания высококачественных логистических услуг".



В выступлении на тему "Политика и стратегия Украины по развитию транспортных коридоров через Украину. Реализация транспортных инициатив, таких как "Один пояс — один путь" и Балтийское море—Черное море—Каспийское море" В. Омелян остановился на приоритетах транспортной стратегии до 2030 г. В частности, он отметил, что исходя из того, что "транспортный сектор является основой для повышения национального экономического развития с Украиной в качестве международного транспортного узла между Европой и Азией и через установление безопасной, надежной, эффективной, действенной и устойчивой мультимодальной транспортной системы", основными приоритетами являются эффективность государственного управления в сфере транспорта, предоставление качественных и эффективных транспортных услуг, обеспечение устойчивого финансирования транспорта, повышение транспортной безопасности и надежности, повышение городской мобильности и региональная интеграция.

В контексте роли Украины в Транс-Европейской транспортной сети министр подчеркнул: "Если говорить о нашей стране, ключевой задачей для Украины является восстановление статуса транзитного государства. Мы должны найти гибкие и эффективные решения для скоростного, бесшовного и безопасного транзита. Это главная тенденция как для всего мира, так и для Украины".

По его словам, повышение транзитной привлекательности Украины министерство видит через реформирование автомобильного, морского, железнодорожного и авиационного секторов. "Импульс росту национальной экономики и повышению привлекательности Украины для иностранных партнеров предоставит восстановление дорог и строительство новых магистралей. Реформа железнодорожного сектора, особенно по модернизации подвижного состава и инфраструктуры, будет также способствовать в значительной степени увеличению транзита по территории Украины", — подчеркнул В. Омелян.

Важными направлениями повышения конкурентоспособности транспортных коридоров и создания условий для внедрения передовых логистических решений министр инфраструктуры считает либерализацию железнодорожного паромного рынка в регионе Черного моря, предоставление качественного эффективного сервиса "от двери до двери", сокращение времени доставки грузов, расширение использования железнодорожного подвижного состава, создание конкурентного ценообразования.

В. Омелян также отметил, что открытое небо и установление новых прямых маршрутов являются ключевыми для содействия транзиту через территорию Украины в авиационном секторе. "У нас есть выгодное географическое положение, доступ к морю и надежные международные партнеры".

Создание нового международного транспортного коридора Балтийское море—Черное море—Каспийское море будет способствовать созданию комплексной стратегии для всех видов развития перевозок и загрузки существующей инфраструктуры вдоль маршрута. "Мы считаем, что это будет успешной платформой для конструктивного диалога со всеми заинтересованными сторонами, которые имеют интерес к перевозкам на этих направлениях. Мы можем разработать взаимовыгодную тарифную политику, а также консолидированные решения для оптимизации условий перевозок различными видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, паромным и внутренними водными путями, — заявил В. Омелян. — Мининфраструктуры движется в направлении развития прочных связей и эффективного сотрудничества в рамках проекта "Шелковый путь" с ведущими странами региона. Мы активно работаем в направлении разработки нормативно-правовой базы в сфере мультимодальных перевозок. В рамках этого сотрудничества будут разработаны соответствующие механизмы для содействия созданию логистических терминалов, которые

должны иметь экономически выгодное расположение, доступность для операторов и клиентов и легкость изменения вида транспорта для перевалки — дорожный/железнодорожный, автомобильный/морской и др.".

Кроме того, министр инфраструктуры отметил необходимость дальнейшей работы по оптимизации и упрощению формальностей, в частности процедур пересечения границ, организации совместного контроля во время пересечения госграницы, повышения эффективности обработки грузов в контейнерах, использования единого унифицированного документа, развития электронной логистики и цифровых транспортных коридоров.

Также В. Омелян подчеркнул, что на сегодняшний день Мининфраструктуры является министерством реформ. "Нашей основной задачей является модернизация транспортной системы в соответствии с европейскими и мировыми тенденциями", — добавил В. Омелян.

В докладе на тему "Развитие транзита в государствах-членах" Сабухи Темиров, Координатор программ Секретариата Организации за демократию и экономическое развитие — ГУАМ — проинформировал участников Конференции о текущей деятельности Рабочей группы по транспорту и Проекта по содействию торговле и транспортировке ГУАМ. Также Координатор программ предоставил информацию о дальнейших планах относительно сотрудничества в транспортно-транзитной сфере в рамках ГУАМ и ГУАМ+.

Во время выступления на Конференции Войцех Балчун отметил, что для развития сообщения Европа—Азия необходимо взаимодействие всех видов транспорта. "Нужно перейти к эффективной транспортной логистике, чтобы уменьшать время на доставку грузов. Большая роль в этом принадлежит железнодорожному транспорту, ведь именно он обслуживает важнейшие отрасли экономики, к тому же он экологичен и работает в любое время года", — подчеркнул председатель правления ПАО "Укрзализныця".

Также он напомнил, что Украина является надежным звеном в интермодальных перевозках Китай—Европа. "Благодаря контейнерным поездам перевозятся грузы в направлении Грузии, Турции, Болгарии. Также мы планируем привлечь транспортный потенциал Транскаспийского маршрута Европа—Кавказ—Азия и обратно. Наша задача — гарантировать своевременную доставку груза по доступной цене — это вопрос эффективной логистики", — сказал Войцех Балчун.

Итоговая Декларация о развитии интегрированных транспортных коридоров Европа—Азия

Участники подчеркнули свое желание включить данную деятельность в текущие проекты в рамках Комитета Внутреннего Транспорта ЕЭК ООН: ТЕА (Трансъевропейские Автомагистрали), ТЕЖ (Трансъевропейские Железные Дороги), ЕАТС (Евро-Азиатские Транспортные Связи), как важный инструмент для развития международного сотрудничества в транспортной сфере.

Участники положительно ОЦЕНИЛИ новые долгосрочные транспортные инициативы по развитию альтернативных транспортных маршрутов на дальние расстояния, такие как: расширенная индикативная Трансъевропейская транспортная сеть, МТК ТРАСЕКА, "Шелковый путь", Via Carpatia и коридор "Балтийское море—Черное море—Каспийское море". Такие инициативы четко отображают намерение сконцентрировать усилия на инвестировании в ключевые проекты, которые будут содействовать развитию интероперабельных и интермодальных сетей и созданию новых возможностей и перспектив в секторах транспорта и логистики. Развитие этих новых коридоров и маршрутов должно совпадать с созданием инновационных интермодальных и мультимодальных решений для цепи поставок, которые могли бы конкурировать и дополнять традиционные транспортные маршруты, чтобы справиться с растущими объемами торговли между Азией и Европой.

Участники ПОДЧЕРКНУЛИ значительный потенциал для развития интермодальных/мультимодальных перевозок и перевозок с использованием паромных линий и комбинированных маршрутных поездов.

Участники ОБРАТИЛИ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ на значимость создания единого цифрового рыночного пространства путем создания условий (стандартов, технологий, правил связи и т.д.) для электронно-логистических решений.

Участники СОГЛАСИЛИСЬ, что развитие последовательной, устойчивой и интегрированной транспортной сети требует не только привлечения достаточного финансирования, но и более четкого определения и приоритезации транспортной инфраструктуры, которую необходимо развивать.

Участники ОБСУДИЛИ основные вызовы и "узкие места", которые влияют на улучшение интеграции и сообщения транспортных сетей и надлежащее функционирование транспортных сетей, а также предложили различные решения, которые могут быть реализованы.

Учитывая вышеизложенное, все участники:

ПРИВЕТСТВУЮТ инициативы по развитию альтернативных торговых коридоров и маршрутов, особенно на большие дистанции (морских или наземных маршрутов);

ПРОДОЛЖАТ развитие эффективных, безопасных, экономически и экологически дружественных международных мультимодальных транспортных коридоров и маршрутов благодаря умному менеджменту пунктов пересечения границ и устранению инфраструктурных и неинфраструктурных "узких мест";



ПОДТВЕРЖДАЮТ свою готовность разработать соответственную основу для эффективного развития экологически чистых и безопасных видов железнодорожного, внутреннего водного транспорта, морских перевозок на короткие расстояния и интермодальных грузовых перевозок в регионах;

РАССМОТРЯТ предложение Украины о создании соответствующей основы для развития коридора "Балтийское море—Черное море—Каспийское море" и создания в дальнейшем единого органа — Координационного совета по развитию общей транспортной политики для обеспечения эффективных перевозок грузов с учетом потребностей и интересов всех участников транспортного процесса;

РАССМОТРЯТ дальнейшие решения для использования единого, унифицированного документа по интермодальным перевозкам, в т.ч. Роттердамские Правила, Соглашения о международном грузовом сообщении, Международную Конвенцию о перевозке грузов по железным дорогам, а также унифицированную товаротранспортную накладную СМГС/ЦИМ;

БУДУТ СПОСОБСТВОВАТЬ упрощению трансграничных процедур контроля, созданию интеллектуальной транспортной системы, включая электронную логистику и цифровые транспортные коридоры;

БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬ внедрение пилотного проекта по введению совместного контроля грузов во время пересечения государственных границ на выбранных маршрутах;

ИЗУЧАТ возможность сокращения времени для оформления грузов путем оптимизации процедур пересечения границ с использованием "Единого окна";

БУДУТ СПОСОБСТВОВАТЬ развитию транспортной инфраструктуры высокого качества с развитой сетью логистических центров и интермодальных терминалов;

ПРИЗЫВАЮТ всех заинтересованных участников найти практические решения для содействия развитию логистики и улучшению транспортных услуг путем:

— установления конкурентоспособных тарифов на железнодорожные перевозки;

— оптимизации тарифов на портовые операции;

— снижения транспортных расходов на морские перевозки по Черному и Каспийскому морям;

— либерализации железнодорожно-паромного рынка в Черноморском регионе;

— сокращения времени доставки грузов;

— создания условий для развития интермодальных и комбинированных перевозок грузов в контейнерах;

— оптимизации формальностей при перемещении товаров и повышения эффективности обработки контейнеров;

ПООЩРЯЮТ МФО в создании более гибких механизмов и инструментов финансирования, увеличения грантового компонента для финансирования приоритетных инфраструктурных проектов, направленных на развитие интегрированных транспортных сетей в регионах, основываясь на исследованиях, проводимых донорами по развитию транспортных сообщений в направлении Восток—Запад и Север—Юг.



Кроме этого, он отметил, что потенциал "Укрзализныци" большой, хотя и есть проблемы, связанные с состоянием подвижного состава и обеспечением дизтопливом, но менеджмент прилагает все усилия, чтобы изменить эту ситуацию.

В рамках Конференции проведены 3 практические сессии: "Международная политика в области развития транспортных сетей/коридоров", "Реализация совместных инициатив в сообщении Европа—Азия" и "Перспективные проекты и инициативы, направленные на развитие приоритетных транспортных сетей", на которых были обсуждены потенциальные возможности развития новых торговых путей, а также их влияние на текущие приоритеты формирования транспортных сетей стран-участниц, а также определены вызовы и задачи, которые стоят перед транспортным сектором.

Все участники отметили, что МТК 2016 стала успешной платформой, на которой были представлены основные инициативы и проекты по развитию транспортных сетей, как на национальном, так и на международном уровнях.

На конференции приняли совместную декларацию, в которой отражены достигнутые договоренности и намерения по развитию интегрированных транспортных сообщений между Европой и Азией.

В рамках Международной транспортной конференции "Интегрированные транспортные коридоры Европа—Азия" в Одессе во время брифинга для СМИ 8.09.2016 г. министр инфраструктуры Украины В. Омелян заявил, что Мининфраструктуры принимает меры для максимальной либерализации транзитных перевозок всеми видами транспорта.

"Во время сегодняшней конференции по транзитным перевозкам мы рассматривали много вопросов. Присутствовало более 140 участников, среди которых представители Китая, Ирана и Европейского Союза. Мы обсудили с иностранными партнерами тенденции в сфере перевозок из стран Азии в ЕС и в направлении на Иран. К сожалению, несмотря на то, что каждый раз мы говорим, что являемся большим транзитным государством, Украина теряет свой транзитный

потенциал. Эту тенденцию необходимо остановить и принять меры для радикального улучшения ситуации. Сейчас правительством уже существенно либерализована сфера транзита. Мы идем навстречу тем компаниям, которые готовы транспортировать по территории Украины большое количество грузов", — отметил В. Омелян.

Министр отметил, что сейчас идет серьезная работа с "Укрзализныцей": "Министерство проводит переговоры с "Укрзализныцей" о том, чтобы компания пошла на максимально гибкий тариф для привлечения как можно большего количества транзита по территории Украины. В рамках конференции состоится встреча на уровне руководителей железных дорог Украины, Грузии, Азербайджана, на которой будет обсужден ряд отраслевых вопросов, в частности сквозной тариф. Главная цель — привлечение груза на "Южный Шелковый путь" и в направлении стран Персидского залива".

Другим важным этапом развития транзита через Украину, безусловно, является реформа морской отрасли. "Мы реформируем коренным образом морскую отрасль, в первую очередь в сфере управления морскими портами со стороны государства. Было анонсировано, и я верю, будет до конца года проголосовано создание Морской администрации, которая будет независимой структурой, будет реально влиять и формировать политику Украины в морской сфере. Мы идем по пути корпоратизации морских портов. Надеюсь, что следующим шагом после завершения корпоратизации будет концессия или приватизация, в зависимости от того, какому порту какая форма собственности подойдет лучше. Государство должно играть важную роль, но роль помощника, проводника, и ни в коей мере не жесткого регулятора, который блокирует все процессы. Я надеюсь, что путем реформирования морских портов, которое уже начато, путем замены руководства и привлечения профессиональных незаангажированных профессионалов мы сможем переломить негативные тенденции в отрасли, показать реальную цену дноуглубления, закупочных работ, тендеров", — отметил В. Омелян.

Также министр инфраструктуры прокомментировал ситуацию с паромными перевозками, констатировав, что недостаточность паромов и их неэффективное управление приводят к накоплению грузов на площадках Ильичевского и других портов. Что же касается перспектив развития Нового "Шелкового пути", который был открыт в Ильичевском порту в минувшем году, то В. Омелян отметил, что путь функционирует. Подтверждением тому является количество грузов, которые ожидают отправления. "Вопрос в создании режима функционирования по графику — сможем ли мы выйти на четкий график прохождения этих поездов, чтобы хотя бы была одна—две пары в неделю. Это было бы достигнуто только после ликвидации проблемы с паромами, которая сейчас есть на Черном море. Сейчас мы уже провели переговоры с рядом грузинских, азербайджанских, турецких операторов, которые готовы заходить на украинский рынок и предоставлять такие услуги. Во-вторых, это вопрос тарифной политики железных дорог. Есть достаточно неплохое продвижение. Я думаю, что мы достигнем успешного решения и этой проблемы. Просто хочу напомнить, что Казахстан, Азербайджан — это страны, которые инвестируют в "Южный Шелковый путь" огромные деньги — десятки миллиардов долларов. Они также пребывают на стадии формирования функционирования этого направления. Для нас оно является достаточно новым, но к нам есть интерес со стороны Китая, и украинский бизнес уже хочет и просит отдать нам этот маршрут. Мы постараемся достаточно быстро сформировать команду в "Укрзализныце", которая будет отвечать за железнодорожную логистику, и в Мининфраструктуры — команду, которая будет отвечать в общем. В сентябре состоится первое заседание Транзитного совета под председательством Первого вице-премьер-министра Степана Кубива, инициатором которого было Мининфраструктуры. В Транзитный совет войдут представители Минэкономразвития, Мининфраструктуры, Министерства финансов, Государственной фискальной службы, правоохранительных органов, которые борются с контрабандой. Все это для того, чтобы создать комфортные условия для бизнеса и первичное прохождение их товаров по территории Украины. Такой вариант уже работает в Азербайджане и он успешный", — отметил В. Омелян.

Кроме того, в рамках конференции В. Омелян провел ряд встреч, в частности с Ежи Шмитом, заместителем министра инфраструктуры и строительства Польши.

Комментируя результаты встречи, Ежи Шмит заявил, что "Польша и Украина, благодаря своему выгодному расположению, могут играть ключевую роль в усилении евро-азиатских транспортных связей. Польша является своего рода воротами для азиатских товаров в Европейский Союз. В то же время, мы ожидаем, что территория Украины будет иметь стратегическое значение для Польши в этом процессе. Тем более, что через обе страны ведут самые короткие транспортные маршруты, соединяющие порты Балтийского и Черного морей". Он подчеркнул необходимость разработки новой концепции развития мультимодального транспорта в контексте работы между Европой и Азией, а также отметил особую роль железнодорожного транспорта в этом отношении.

Ежи Шмит и В. Омелян провели двусторонние встречи с заместителем министра транспорта и коммуникаций Литовской Республики Саулюсом Гирдаускасом, темой которых было сотрудничество в вопросе контроля за автомобильным транспортом перевозчиков, не являющихся членами ЕС, в частности российских перевозчиков. Помимо этого, были достигнуты договоренности о более тесном польско-украинско-литовском сотрудничестве в вопросе развития интермодальных перевозок.

КУРЫЛЕНКО Тамара



Итоги брифинга министра инфраструктуры по результатам рабочего визита в г. Батуми и другим вопросам реформирования ТДК Украины

Украина и Грузия на уровне правительств в рамках Международного морского форума в Батуми 13.09.2016 г. подписали соглашение об организации прямого международного железнодорожного сообщения через порты обеих стран.

ПРЯМОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ УКРАИНА—ГРУЗИЯ

Министр напомнил, что 8.09.2016 г. в рамках Международной транспортной конференции "Интегрированные транспортные коридоры Европа—Азия" в Одессе обсуждались вопросы сообщения Европы с Азией через территорию Украины (*подробнее см. статью "Ключевой задачей для Украины является восстановление статуса транзитного государства"*). Кроме того, 13—14.09.2016 г. в г. Батуми в рамках Международного морского форума также прошел ряд двусторонних встреч по данному вопросу.

"Оба мероприятия касались возвращения транзита в Украину", — отметил В. Омелян.

Как рассказал министр, во время визита в Батуми подписано ключевое Соглашение об организации прямого международного железнодорожно-паромного сообщения между портами Украины и Грузии, Соглашение фактически соединяет Украину, Грузию, Азербайджан и Казахстан.

"Аналогичный пакет сейчас готовится к подписанию с Болгарией. Это важный элемент выстраивания Нового "Шелкового пути", участником которого является Украина… Мы сконцентрированы на том, чтобы сделать маршрут прохождения контейнеров максимально быстрым и дешевым. Уже есть заинтересованность со стороны отдельных европейских структур, которые готовы в экспериментальном порядке обеспечить грузопоток в виде одного—двух поездов в неделю, если будут обеспечены соответствующие условия с украинской стороны по линии Украина—Грузия—Азербайджан—Казахстан", — сообщил министр.



Он уточнил, что ключевой вопрос на этом маршруте — достижение времени доставки груза 9—10 суток от границы с Китаем до стран Евросоюза.

Во время дискуссии с первым вице-премьер-министром, министром экономики и устойчивого развития Грузии Дмитрием Кусмишвили представители украинской делегации договорились по нескольким ключевым моментам, сообщил В. Омелян.

"Во-первых, высказана общая идея, и она уже поддержана "Укрзализныцей", по созданию совместного предприятия между украинской железной дорогой и железной дорогой Грузии. Уже направлено обращение к китайской стороне и другим частным партнерам по паромной переправе между портом Ильичевск и Грузией. Мы считаем, что это принесет стабильность на рынке паромного сообщения, создаст надлежащие конкурентные условия и уберет любые злоупотребления в отношении ценообразования. Во-вторых, подняли вопрос о снижении портовых сборов, в первую очередь по паромному сообщению", — отметил В. Омелян.

"Готовы приступить к переговорам безотлагательно", — отметил министр.

Также поднимался вопрос о снижении портовых ставок в портах Грузии, в первую очередь на направлении паромного сообщения с Украиной.

"Поддержка есть", — заявил министр.



По вопросу о результатах переговоров о едином тарифе на прохождение грузов по Новому "Шелковому пути", В. Омелян уточнил, что переговоры еще идут.

"У нас есть утвержденная позиция железных дорог Казахстана, Грузии, Азербайджана и Украины, они готовы на существенное снижение тарифа. Есть наиболее узкие места — это паромная переправа на Каспии и паромная переправа через Черное море… В частности, решение вопроса по Черному морю — снижение портовых сборов на паромной переправе грузинской стороной… Мы работаем над этим, но ключевой вопрос — это сами паромы", — отметил министр.

По его словам, сейчас между Ильичевским портом и портами Грузии осуществляют перевозки два оператора: украинская судоходная компания "Укрферри", в распоряжении которой три парома вместимостью 50 универсальных железнодорожных вагонов и 50 большегрузных автомобилей TIR, а также болгарская судоходная компания Navibulgar с двумя паромами вместимостью 108 вагонов или 100 большегрузных автомобилей, но вскоре на маршрут зайдут паромы "Укрзализныци".

Справка. *"Укрзализныця" в конце 2015 г. получила на баланс паромы "Герои Шипки" и "Герои Плевны".*

"Мы объявили тендер на ремонт первого парома, который сейчас пребывает на балансе "Укрзализныци". Думаю, что эти два парома, которые находятся на балансе "Укрзализныци", могут стать основой для созданного СП с дальнейшим расширением. Но в целом экономическую модель, на каких условиях будут участвовать в проекте железные дороги Украины, железные дороги Грузии и потенциал инвестора с китайской стороны, мы будем обсуждать позже. Пока это просто инициатива, которая была поддержана", — рассказал министр.

Он также выразил желание, чтобы ремонт паромов осуществлялся на украинских мощностях и максимально быстро.

Министр отметил, что, хотя Мининфраструктуры максимально сократило скопление вагонов в Ильичевском порту, полностью скопление не ликвидировано.

"Пока спрос на перевозки превышает предложение", — прокомментировал он.

СОЗДАНИЕ МОРСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ

Министр сообщил, что создание Морской администрации Украины находится на завершающей стадии. По его словам, было несколько этапов широкого обсуждения как среди профессиональных представителей отрасли, так и среди сотрудников Мининфраструктуры и других министерств и ведомств.

"Надеюсь, что в ноябре этого года документ будет утвержден в КМУ", — сказал министр.

Что касается реформирования АМПУ, то В. Омелян сообщил, что пока реформирование осуществляется "совместно с правоохранительными органами относительно ликвидации коррупционных схем".

"Относительно непосредственно реформирования АМПУ, то можно будет предметно подойти к этому вопросу в ближайшие несколько недель. Основной вопрос — назначение компетентного руководителя и компетентной команды, которая будет готова внедрять реформы в интересах морской отрасли. Кон-



курс, безусловно, должен быть, но мы надеемся, что сможем сработать быстрее, не ожидая конкурса", — сообщил министр.

"УКРЗАЛИЗНЫЦЯ"

Министр озвучил два ключевых требования для привлечения иностранных операторов, а также иностранных инвестиций для развития железнодорожных перевозок.

"Первое — это утверждение ПАО "Укрзализныця" минимум пятилетней программы модернизации подвижного состава, локомотивов, тяги и инфраструктуры… Готовится меморандум с "Сименс"… Они готовы организовывать производство в Украине, сначала с малой частью, потом с большей, но эти компании должны иметь твердые заказы, они хотят понимать, какие объемы готова покупать Украина… Еще один момент — "Закон о железнодорожном транспорте". Если мы разрешаем создание частных программ, это может быть как в сфере грузовых перевозок, так и пассажирских, если мы говорим о высокоскоростной железной дороге, то инвестиции возможны только внешние", — резюмировал министр.

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Правительство Украины 15.09.2016 г. утвердило Госбюджет 2017 г. и внесло его в ВР. Предварительно, до рассмотрения парламентом, финансирование дорожной отрасли на следующий год планируется на уровне 14,2 млрд грн. Об этом сообщил министр инфраструктуры Владимир Омелян.

"Правительство утвердило бюджет на 2017 г. и представило его парламенту. Наша ключевая цель в контексте Мининфраструктуры — утвердить ритмичное финансирование дорожной отрасли. На следующий год предварительно планируется выделение 14,2 млрд грн., создание Дорожного фонда, который будет инструментом эффективного строительства украинских автомобильных магистралей. Дополнительно мы планируем привлечь до 1 млрд грн. средств международных финансовых организаций. Насколько реалистична эта цифра — покажет работа в текущем полугодии", — отметил В. Омелян.

Он также сообщил, что вопрос восстановления статуса Украины как транзитного государства — ключевой вопрос в контексте развития инфраструктуры.

"Наши внутренние реформы, а также широкие международные контакты имеют определенную цель — активизировать тот потенциал, который мы сейчас восстанавливаем и нарабатываем, для интеграции Украины в мировое европейское пространство", — сказал министр.

Министр напомнил, что большой пакет законодательных актов, которые внесены в парламент и находятся на рассмотрении, даст возможность Украине привлечь миллиарды инвестиций.

"Это касается как автодорожной отрасли, так и железной дороги. Пакет автодорожной реформы прошел рассмотрение транспортным комитетом, есть общая поддержка депутатов ВР-членов транспортного комитета. Помимо этого, глава парламентского Комитета по вопросам транспорта, депутат Ярослав Дубневич подтвердил, что в следующем году будет увеличен автодорожный фонд. Также уже прошло публичное слушание в парламенте Закона "О железнодорожном транспорте", утверждено решение документ доработать и, вместе с еще одним Законом "О создании независимой тарифной комиссии", внести в парламент, это будет сделано в этом году, последний срок — ноябрь", — сообщил В. Омелян.

Кроме того, Мининфраструктуры согласовало с Министерством юстиции отдельное постановление КМУ о внедрении системы FIDIC во всей автодорожной отрасли. Эта система будет контролировать качество дорожных работ по международным параметрам, отметил министр.

"Мы уже согласовываем в Министерстве юстиции постановление КМУ, вводящее систему FIDIC во всей автодорожной отрасли. Качество будет контролироваться по международным параметрам. Эта система полноценно работает в проектах международных финансовых организаций и будет работать у нас на объектах, которые ремонтируются в рамках государственных и областных заказов", — сказал В. Омелян.

Кроме того, министр отметил, что были проведены переговоры о сотрудничестве Укравтодора с CoST: "Мы также провели переговоры с CoST — это инициатива, которая работает в восьми странах мира, полностью апробирована и работает в строительной и дорожной отрасли".

Отвечая на вопрос, отказалось ли министерство от международного контроля качества выполнения работ, министр отметил, что нет.

"Этот вопрос оговаривался с Всемирным банком. Мы хотим отойти от пилотных проектов и заняться системной работой. С этой целью мы на правительственном уровне внедряем систему FIDIC, с этой целью мы меняем законодательную базу, чтобы систему CoST сделать обязательной для применения всеми подрядными организациями. Более того, мы сейчас завершаем работу над приказом Мининфраструктуры, в котором будет введена четкая категоризация компаний, которые имеют право принимать участие в тендерах. А именно, компания, которая строит национальные или областные дороги, должна иметь несколько лет опыта, необходимое оборудование, необходимое количество персонала и безупречную репутацию. Кроме того, компании, которые выигрывают тендеры, должны 50% объема работ выполнять самостоятельно", — отмечает В. Омелян.

РОСЛИК Инна

Общественный совет при МИУ: власть должна нести ответственность за бездействие

6.09.2016 г. состоялось очередное заседание Общественного совета при Мининфраструктуры, повестка дня которого предусматривала рассмотрение трех основных вопросов: состояние подготовки законопроекта о мультимодальных перевозках, ход реформирования Администрации морских портов Украины и взаимодействие Мининфраструктуры с общественностью, в частности, с Общественным советом при министерстве.

Особо острая дискуссия развернулась вокруг первого вопроса — хода подготовки проекта Закона "О мультимодальном транспорте", — которая также выявила значительные проблемы в коммуникации Мининфраструктуры с представителями отраслевой общественности. Но все по порядку.



В начале заседания замначальника Управления стратегического развития инфраструктуры и инвестиций Мининфраструктуры Вадим Олейник рассказал о работе министерства по развитию мультимодальных перевозок в Украине. "Насколько мне известно, работа над проектом Закона о мультимодальных перевозках осуществляется уже не первый год, правда, она идет очень медленно. Те законопроекты, которые были ранее разработаны, не нашли поддержки в органах власти и у представителей бизнеса. Вместе с тем, в рамках отдельного модуля техпомощи в поддержке имплементации Соглашения об ассоциации с ЕС и национальной транспортной стратегии в Украине (декабрь 2015 г.), ожидается подготовка обновленного анализа потребностей урегулирования мультимодальных перевозок на уровне законодательства, а также разработка проекта норм относительно мультимодальных перевозок, которые требуют внедрения в украинское законодательство", — сообщил В. Олейник.

По его словам, для подготовки анализа мультимодальных перевозок международной командой проекта запланировано проведение встреч с рабочими группами и консультаций с представителями транспортной отрасли.

"Руководителем указанной проектной группы является Ашраф Хамед (директор по транспортному консалтингу в Dornier Consulting — **ред.**) — человек, ответственный за реализацию проекта, он сотрудничает с Мининфраструктуры, он также входит в рабочую группу по мультимодальным перевозкам. К слову, состав рабочей группы обновляется… Мы ожидаем от них (членов рабочей группы — **ред.**) конструктивных предложений для законопроекта относительно мультимодальных перевозок и в соответствии с нашим планом, утвержденным приказом министерства от 16.08.2016 г. № 285... Кроме этого, международной командой проекта, которая отрабатывает данный законопроект, начат диалог с представителями промышленности и рабочими группами для нахождения точек соприкосновения относительно конкретизации необходимости этого законопроекта и вопросов, которые документ должен охватывать. В рамках основных рассматриваемых направлений в первую очередь стоит вопрос об увеличении уровня спроса на ж/д, морские во внутренние водные перевозки, а также их протяженности в сравнении с автомобильными перевозками. Кроме того, документом должен быть рассмотрен вопрос по облегчению создания логистических терминалов, которые будут иметь выгодное местоположение и будут доступны для всех перевозчиков и их заказчиков", — отметил замначальника Управления Мининфраструктуры.





В. Олейник также добавил, что консультации относительно разработки и пересмотра нормативных актов будут проводиться в рамках рабочей группы по вопросам развития мультимодальных перевозок и логистики.

Отвечая на вопрос вице-президента Ассоциации портов Украины "Укрпорт", гендиректора ассоциации "Портовое сообщество" Василия Зубкова, есть ли в Мининфраструктуры специалисты, которые бы видели концепцию развития мультимоладьных перевозок, В. Олейник отметил, что на сегодня общей концепции пока нет.

Президент Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" Олег Платонов выступил с резкой критикой в адрес министерства относительно недостаточно активной деятельности в рассматриваемом направлении, подмены реальных действий формальными отписками, нарушения сроков выполнения соответствующих распоряжений правительства, а также отсутствия профессионального подхода и коммуникации с отечественными экспертами. "Есть конкретный документ, это специальная программа развития мультимодального транспорта и логистики. Проект был посвящен тому, о чем мы говорим… В 6 разделе этой программы расписан механизм управления и контроля за реализацией программы, расписаны положения, которые должны быть имплементированы.

Бенефициаром проекта выступило Мининфраструктуры Украины. Начало проекта — 13.08.2012 г. Продолжительность проекта: 18 мес. (2012—2014 гг.). Бюджет проекта составил EUR1,125 млн (грант от ЕС). Компоненты проекта: Институционная организация. Анализ существующей структуры Мининфраструктуры Украины со сравнительным анализом аналогичных органов в странах ЕС и вынесение рекомендаций касательно подбора персонала Мининфраструктуры. Анализ потребностей в нормативном регулировании для развития мультимодального транспорта в Украине на основании проведения сравнительного анализа украинского и европейского законодательства. Обучение персонала Мининфрастуктуры и его подчиненных ведомств в области мультимодальных перевозок и логистики. Разработка специальной программы развития мультимодальных перевозок и способствование логистическим услугам в Украине с определением ключевых моментов на основе опыта европейских стран.

Но на сегодняшний день действия министерства демонстрируют ненадлежащее исполнение своих государственных обязанностей в области политики. Еще один момент — неисполнение распоряжения КМУ № 142-р от 25.02.2015 г., где указано, что как минимум раз в квартал Мининфраструктуры должно информировать правительство о выполнении всех положений документа. Напомню, что Первый вице-премьер-министр Степан Кубив сделал замечание вице-премьер-министру, отвечающему за транспорт (Владимир Кистион), о том, что Мининфраструктуры на низком уровне выполняет поручения по реализации отдельных актов. После совещания мы передадим рекомендации в КМУ, чтобы эта тема была проверена досконально и более глубоко", — сказал О. Платонов.



Он сообщил, что уже в 4 квартале т.г. Мининфраструктуры должно внести законопроект о мультимодальных перевозках в ВР, а в 4 квартале должна быть закончена работа по принятию этого законопроекта. "По сути распоряжения (специальная программа развития мультимодального транспорта и логистики — **ред.**) в 2—3 квартале министерство должно внести документ (законопроект о мультимодальных перевозках — **ред.**) через КМУ в ВР, а в 4 квартале должна была быть закончена работа по принятию этого законопроекта. Сегодня дискуссия должна идти на более глубоком уровне — в какой форме внести эти изменения в законодательство Украины. К слову, это может быть и не Закон о мультимодальных перевозках, это может быть законопроект о внесении изменений в другие законодательные акты, который четко и ясно опишет всю деятельность, связанную с мультимодальными перевозками. Этот Закон или законодательный акт должен ответить на вопрос об ответственности, распределении доступа на рынке участников, формах видов документов. И главная задача — четко определить документ, который является сквозным для всей цепи перевозки", — отметил О. Платонов.

Президент "Укрвнештранса" напомнил, что на консультации по определению экспортной стратегии в стране прозвучало два тезиса, которые отвечают на вопрос, почему Украина буксует в реализации стратегии. Сегодня — это деградация отраслей народного хозяйства и низкая компетентность персонала. "Если посмотреть на публикации ЕЭК ООН о мультимодальных перевозках 2000 г., которая издана для госслужащих, то мультимодальная перевозка осуществляется тогда, когда перевозчик организует перевозку, берет на себя ответственность за всю цепь поставки и выдает документ мультимодальной перевозки. В Украине есть две организации, которые работают в этой области: "Укрвнештранс" и АМЭУ, которые являются членами FIATA", — отметил президент "Укрвнештранса" О. Платонов.

Кроме того, по словам О. Платонова, согласно протоколу заседания от 9.08.2016 г., есть ряд рекомендаций, которые Мининфраструктуры решило оставить без внимания. "Зачитаю протокол заседания от 9.08.2016 г. Так, в протоколе указано, что необходимо обратиться к главе Общественного совета при Мининфраструктуры с предложением проинформировать руководство министерства о ненадлежащем исполнении министерством распоряжения в части разработки и дальнейшего принятия правительством Украины нормативного акта, предложения комитета относительно необходимости разработки и принятия нормативного акта, довести до руководства министерства необходимость налаживания в министерстве координации в части нормативно-правового обеспечения мультимодальных перевозок (речь идет о том, что департамент по координации "убит"). Также в протоколе указано рекомендовать министерству до 6.09.2016 г. разработать и принять нормативный документ относительно обновления деятельности рабочей группы при министерстве по разработке нормативного акта с обязательным привлечением к работе представителей Общественного совета и экспертной среды и обозначением функций каждого участника этой рабочей группы путем разработки дорожной карты по развитию мультимодальных перевозок в Украине, о чем проинформировать Общественный совет во время его очередного заседания. Говоря о том, что мы сегодня услышали от представителя Мининфраструктуры, то можно сказать, что в течение месяца министерство не смогло возобновить рабочую группу, которая должна быть согласно распоряжению правительства.

После заседания Общественного совета приказом Мининфраструктуры от 13.09.2016 г. № 314 был утвержден состав Рабочей группы по вопросам развития мультимодальных перевозок и логистики. Согласно приказу: "Для проработки вопросов, связанных с развитием мультимодальных перевозок и логистики, утвержден состав Рабочей группы по вопросам развития мультимодальных перевозок и логистики (далее — Рабочая группа), которую возглавляет первый замминистра инфраструктуры Е. Кравцов, а его заместителем назначен замминистра инфраструктуры по вопросам европейской интеграции В. Довгань.

Управление стратегического развития инфраструктуры и инвестиций должно обеспечить организационно-техническое сопровождение деятельности Рабочей группы".

Дальше о том, что было в протоколе предыдущего заседания. Активизировать работу относительно разработки правил осуществления транспортно-экспедиторской деятельности, предусмотренных ЗУ… С 2004 г. нет правил, а они определяют ответственность… Также было проинформировано о реализации в сентябре т.г. проекта "ТВИНИНГ" относительно безопасности мультимодальных перевозок и предложено министерству презентовать информацию относительно проекта "ТВИНИНГ" (мы надеялись увидеть представителя проекта, который проинформировал бы нас, как они выполняют работу)… По всем вышеуказанным вопросам комментарии, кроме текущего, мы не получили", — отметил О. Платонов.

Он также заявил, что было получено письмо о том, как украинские железные дороги работают над мультимодальностью, рассказывая о своих собственных результатах и достижениях. "Тут написано о том, как украинские железные дороги работают в общем над мультимодальностью, имея в виду свои высокие результаты на протяжении лет, понимая под мультимодальностью единого оператора в Украине — компанию "ЦТС-Лиски", у которого все нормально и все поезда работают по расписанию и на высоком уровне", — сообщил О. Платонов.

РЕФОРМИРОВАНИЕ АМПУ

Кроме этого, совет рассмотрел вопрос создания Администрации морского и речного транспорта и реформирования АМПУ. Замдиректора Департамента морского и речного транспорта Мининфраструктуры Александр Басюк сообщил, что вопрос усовершенствования системы государственного управления в Украине в морском и речном транспорте неоднократно рассматривался на заседаниях коллегии Мининфраструктуры, Комитетом ВР по вопросам транспорта, КМУ и во время расследования причин аварии судна "Иволга".

"1.01.2016 г. вступил в силу Кодекс имплементации документов Международной морской организации, что предусматривает обязательность проведения аудита Международной морской организации, в частности и для Украины как страны-члена IMO. Ключевая рекомендация первой консультативной миссии для Украины экспертов IMO по этому вопросу, которая состоялась в декабре прошлого года, — создание единого правительственного органа морской администрации под руководством министра инфраструктуры, ответственного за эффективную имплементацию международных стандартов, безопасность на морском транспорте, защиту морской среды, регистрацию и сертификацию судна, дипломирование моряков и контроль государством порта. Комитет ВР Украины по вопросам транспорта, рассмотрев на выездном заседании 10.10.2015 г. состояние, проблемы и перспективы развития морского и речного транспорта, рекомендовал КМУ рассмотреть вопрос относительно создания центрального органа исполнительной власти — "Укрморречфлота", деятельность которого должна координироваться через министра инфраструктуры Украины. Соответствующее решение предусмотрено в плане приоритетных действий правительства на 2017 г., утверждено распоряжением КМУ от 27.05.2016 г. № 418. С целью обсуждения вопроса реформирования



системы управления морским и речным транспортом 10.06.2016 г. и 26.07.2016 г. в Мининфраструктуры под председательством министра инфраструктуры и 1.08.2016 г. под председательством первого заместителя министра инфраструктуры состоялись расширенные рабочие совещания при участии специалистов министерства, представителей государственных и частных предприятий, учреждений и организаций. На совещаниях обсуждалось положение новых центральных органов исполнительной власти, что обеспечит усовершенствование нынешней системы государственного управление на морском и речном транспорте. Вместе с тем Мининфраструктуры разрабатываются соответствующие проекты нормативно-правовых актов относительно решения организационных, кадровых, финансовых и других вопросов будущего органа государственной власти — Морской администрации Украины", — заявил А. Басюк.

Глава Общественного совета при Мининфраструктуры Владимир Севрюков отметил, что также есть два вопроса, на которые нет пока ответов. "Первый — отдают ли админсбор, по моей информации — не отдают… Нет ясности. Второй вопрос — эта администрация, которая создается, ее функции, имущество…? Тогда вопрос, что мы создаем? Этот вопрос обсуждался?", — задал вопрос В. Севрюков.

А. Басюк заявил: "У нас есть центральный орган исполнительной власти — Мининфраструктуры. Есть ВР, есть достаточно органов, определяющих стратегию и политику. И есть КМУ, который в свой план на 2016 г. включил соответствующий пункт. Задача Департамента морского транспорта сейчас — реализовать этот пункт, другой вопрос — как. Заключение аудита и отчет миссии IMO, который был в декабре 2015 г., четко перечислил основные пункты и позиции, что необходимо сделать, и в качестве рекомендации дал совет — создайте единый орган, который сконцентрирует у себя управление, речь идет о координации… В настоящий момент министерство находится в такой ситуации, что должно это реализовывать, и никто не говорит, что это не нужно создавать".

По итогам заседания по первому блоку касательно мультимодальных перевозок было принято решение информацию, предоставленную В. Олейником, О. Платоновым и ПАО "Укрзализныця" принять к сведению.

Поручить Комитету по вопросам логистики, авиационных и интермодальных перевозок подготовить проект обращения в Секретариат КМУ о ненадлежащей работе Мининфраструктуры по выполнению решений правительства по первому вопросу повестки заседания.

Также было принято решение поддержать решение и предложения, принятые Комитетом по вопросам логистики, авиационных и интермодальных перевозок 9.08.2016 г., и рекомендовать Мининфраструктуры предоставить информацию относительно решений, принятых по результатам рассмотрения предложений Комитета.

Рекомендовать министру поручить провести служебную проверку ненадлежащего исполнения обязательств ответственных подразделений по взаимодействию с Общественным советом в части отсутствия обработки решений и предложений, принятых Комитетом по вопросам логистики, авиационных и интермодальных перевозок 9.08.2016 г.

По второму блоку было принято решение обратить внимание министра инфраструктуры на отсутствие четкой концепции по реформированию системы управления морским и речным транспортом, признать работу Мининфраструктуры в части создания центрального органа исполнительной власти со статусом Морской администрации страны и реорганизации АМПУ ненастойчивой и недостаточно целенаправленной, рекомендовать Мининфраструктуры привести в соответствие с Законом Украины "О морских портах Украины" статус и деятельность АМПУ с завершением реорганизации в первом квартале 2017 г. Также было принято решение рекомендовать министру инфраструктуры внести изменения в состав рабочей группы по реформированию морского и речного транспорта, назначив конкретное профессиональное лицо заместителем председателя рабочей группы с намерением последующего включения в руководящий состав органа персонально ответственным за продвижение реформы.



РОСЛИК Инна

Национальный форум ICC UKRAINE — перспективная платформа для национального бизнеса и надежный партнер для зарубежных инвесторов



9.09.2016 г. в конференц-зале гостиницы "Крещатик" состоялось совместное мероприятие ICC Ukraine и Совета экспортеров и инвесторов при МИД Украины при поддержке КМУ и участии послов многих стран и представителей бизнес-ассоциаций.

В мероприятии приняли участие более 150 представителей официальных и деловых кругов Украины — уполномоченные представители отраслевого и регионального бизнеса, дипломатических миссий, аккредитованных в Украине, международных неправительственных организаций, руководители региональных представительств и компаний-участниц ICC Ukraine, а также представители Трейд-клуба, ведущих СМИ Украины, экспертного сообщества.

Это мероприятие стало традиционной ежегодной площадкой для обсуждения актуальных вопросов в формате бизнес—власть и получило широкий резонанс среди украинской и иностранной бизнес-среды. Его проведение было вызвано необходимостью существенного реформирования украинской экономики и всех сфер, касающихся повышения эффективности бизнеса в Украине.

На Форуме обсуждались актуальные тематические вопросы, представляющие непосредственный интерес для современного украинского бизнеса. В частности: как помогает национальному бизнесу Государственная регуляторная служба Украины, деятельность Совета экспортеров и инвесторов при МИД в рамках поддержки национального товаропроизводителя, упрощение процедур международной торговли и логистики, развитие туристической отрасли, возможности для иностранных инвесторов в Украине, аграрный комплекс и сельское хозяйство Украины — передовая отрасль национальной экономики и т.д.

Тематическая часть мероприятия включала 12 выступлений.

Владимир Щелкунов, президент ICC Ukraine, председатель Общественного совета при МИД Украины, советник Премьер-министра Украины, в своем обращении к участникам Форума отметил успехи ICC Ukraine за последний год и подчеркнул, что Международная торговая палата ICC Ukraine делает все



для развития и поддержки международной торговли в условиях глобализации. По его словам, ICC Ukraine направляет свои усилия на формирование эффективной платформы коммуникации отечественного бизнеса и международного делового сообщества. Благодаря этому предприятия Украины все активнее выходят на мировую арену.

В частности, удостоенный ордена ICC начальник управления экономического сотрудничества МИД Украины, ответственный секретарь Совета экспортеров и инвесторов при МИД Украины Александр Данилейко отметил, что сотрудничество с ICC Ukraine развивается действительно плодотворно. А. Данилейко рассказал участникам форума о деятельности Совета экспортеров и инвесторов в рамках поддержки национального товаропроизводителя на внешних рынках.



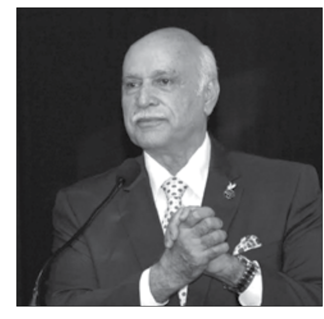
Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Казахстан в Украине Самат Ордабаев в ходе своего выступления проинформировал участников форума о достижениях Казахстана за годы независимости, подробно разъяснил основные направления экономических реформ, проводимых в Казахстане. Особый акцент придал ключевым положениям инвестиционной политики РК, предусматривающим различные налоговые льготы, свободное привлечение рабочей силы и компенсацию части капитальных затрат.

С. Ордабаев отметил перспективность казахстанско-украинской кооперации в форме совместных предприятий в РК и обратил внимание на транспортно-логистические преимущества Казахстана, откуда открываются прямые пути на рынки ЕАЭС, Центральной и Юго-Восточной Азии, Китая и Ирана, стран Персидского залива.



Также посол сообщил о сильных позициях представителей украинской диаспоры в государственных и властных учреждениях Республики Казахстан.

Глава группы катарских компаний IBHAR GROUP, член Президиума ТПП Государства Катар доктор Моуяссер Саддик свое выступление начал с информации о сегодняшнем состоянии и перспективах развития Катара. Он отметил, что сегодня Катар — одна из богатейших стран мира, которая находится в Персидском заливе. По данным МВФ, страна последние несколько лет с большим отрывом лидирует в мире по такому показателю, как ВВП на душу населения. Катар — 3-й в мире по запасам природного газа, 6-й в мире экспортер природного газа и крупный экспортер нефти и нефтепродуктов (21 место в мире). Входит в Организацию стран-экспортеров нефти.



Моуяссер Саддик, изучив экспортные возможности Украины, заявил, что в Украине есть много интересных товаров, и бизнесмены совсем не разбираются в вопросах маркетинга. А "товар без маркетинга — это ничто", — философски констатировал Моуяссер Саддик.

Определенный интерес участников форума вызвало выступление Бурака Пехливана (TUID), который в своем выступлении остановился на потенциальных выгодах от реализации турецко-украинского соглашения для украинской экономики.



Международный союз бизнесменов Украины и Турции TUID был основан в Киеве в 2004 г. группой турецких бизнесменов при поддержке Посольства Турецкой Республики в Украине. Сегодня представительства организации также функционируют в Харькове, Одессе, Херсоне и Стамбуле. Работают над открытием филиалов в других городах Украины.

"Мы налаживаем связи для сотрудничества с турецкими компаниями, которые определенным образом представляют турецкий мир бизнеса в Украине. А тем украинским фирмам, которые работают в Турции, всячески помогаем и стараемся способствовать их дальнейшему развитию. Мы презентуем бизнес всех отраслей. Однако мы развиваем не только бизнес-связи, но и культурные, ведь это тоже важно для развития отношений между странами. Мы хотим больше инвестировать в Украину, поэтому сформировали делегации, которые в поисках партнеров отправились в области Украины", — отметил Б. Пехливан.

Об упрощении процедур международной торговли и логистики при поддержке правительства и ICC Ukraine рассказал Олег Платонов, вице-президент ICC Ukraine. "Украинское общество уже давно испытывает потребность в упрощении процедур торговли с целью добиться упорядоченности экономической деятельности. Большая часть работы по упрощению процедур торговли связана с таможенными процедурами. Для решения проблемной ситуации мы применили системный подход — определили причину проблемы и предложили усовершенствовать процесс документооборота между участниками цепи поста-



вок", — отметил О. Платонов. Также в своем выступлении он остановился на вопросах функционирования "единого окна" в портах и работе ИСПС.



Интересной информацией было сообщение начальника Управления туризма и курортов Министерства экономического развития и торговли Украины Ивана Липтуги о том, что туристическая отрасль является наиболее прибыльным и динамично растущим легальным бизнесом в мире. И о том, что лишь небольшая часть (примерно 5—10%) отелей в нашей стране действительно сертифицированы и соответствуют международным стандартам звездности.

На торжественном открытии и заключительной части Национального Форума ICC Ukraine орденами ICC и дипломами КМУ были отмечены дипломаты, бизнесмены и функционеры, плодотворно способствующие развитию международной торговли и деятельности ICC в Украине.



Заключительное слово сказал президент ICC Ukraine Владимир Щелкунов, после чего началось неформальное общение.

В рамках мероприятия прошли встречи с советником Премьер-министра Украины, с руководством Украинского комитета Международной торговой палаты и деловыми кругами Украины, состоялся обмен мнениями по широкому кругу вопросов двустороннего экономического сотрудничества.

ХРУСТАЛЕВА Виктория



По завершении форума мы обратились к президенту ICC Ukraine Владимиру Щелкунову с просьбой прокомментировать эффективность проведенного мероприятия: "Данному мероприятию можно дать прагматично-оптимистическую оценку, ведь сегодня мы сообщаем о реалиях жизни и о тех азах продвижения экспорта, туризма, в целом бизнес-окружения Украины для того, чтобы и бизнес понял, что без этих инструментариев бизнес в дальнейшем работать не будет. Мы четко показали возможности услуг ICC Ukraine и показали, при каких условиях работает бизнес. Это основное, чего нам удалось добиться".

Говоря о целях мероприятия, В. Щелкунов сообщил, что это необходимость показать украинскому бизнесу, что у них есть все возможности для выхода на новые рынки, и есть все возможности квалифицированной работы с любыми иностранными партнерами, а также есть все предпосылки подготовить себя к совместному инвестированию и к получению непосредственно каких-то грантов.

Кроме того, по словам В. Щелкунова, правительство совместно с ICC Ukraine уже подготовили и запланировали к реализации ряд совместных проектов.

"Это проекты бизнес-мероприятий в Норвегии, Венгрии, Казахстане, Туркменистане и Узбекистане. Это пять проектов, которые Международная торговая палата в Украине проводит под патронатом и под кураторством КМУ. Это бизнес-мероприятия, связанные с предложениями украинских бизнесменов для партнеров в этих странах и предложения наших партнеров в вышеуказанных странах для инвестирования в Украину по направлениям, таким как космическая отрасль, машиностроение, сельское хозяйство, IT-технологии, сфера услуг и т.д.", — рассказал В. Щелкунов.

Он также пожелал украинскому бизнесу быстрее становится современным, цивилизованным, развитым и активным.





Укртрансбезопасность активизировала работу по борьбе нелегальными перевозчиками

***На сегодняшний день в Киеве выявлено более 700 нелегальных перевозчиков. Об этом сообщил глава Государственной службы Украины по безопасности на транспорте (Укртрансбезопасность) МихаилНоняк в интервью радио* Голос столицы.**

"Это довольно большая цифра (**прим. ред.** — количество нелегальных перевозчиков). Если посмотреть, сколько автомобилей въезжает в Киев, это более 10 тыс. транспортных средств, то цифра пугающая, и это те транспортные средства, которые обнаружили наши инспекторы в ходе рейдов совместно с Национальной полицией. Понятно, что количество нелегалов больше, чем мы обнаружили", — отметил М. Ноняк.

Он отметил, что в целом в Киеве около 15—20% нелегальных пассажирских перевозчиков (без учета такси).

Отвечая на вопрос, какие перевозчики считаются нелегальными, М. Ноняк сообщил, что есть так называемые "серые" перевозчики, которые могут иметь лицензию, но не имеют полного пакета документов, которые дают право на осуществление пассажирских перевозок. По словам главы инспекции, под пакетом документов подразумевается маршрутный лист, наличие графика перевозок, указание заезда/выезда с определенных автостанций, договор с автостанциями, также должны выдаваться и быть в наличии билеты, документы, которые подтверждают исправность транспортного средства, удостоверение водителя и медицинская карточка. Как сообщил М. Ноняк, рабочие группы проводят проверки по разработанному и утвержденному графику.

"Мы знаем так называемые точки сбора нелегальных пассажирских перевозчиков. Там есть соответствующие площадки, чаще всего это около станций метро, возле вокзалов и на стоянках. У нас есть карта скопления "нелегалов", совместные рабочие группы туда выезжают и работают с этими перевозчиками", — сообщил М. Ноняк.

По его словам, суммы штрафных санкций, которые налагаются на нелегалов, разные. "Если у перевозчика нет полного пакета документов, инспекция составляет акт, выносятся необходимые постановления и налагаются штрафные санкции… Преимущественно налагаются штрафы по ст. 60 ЗУ "Об автомобильном транспорте", сума штрафа — от 170 грн. до 1,7 тыс. грн. Также налагаются штрафы по ст. 164 Административного кодекса, где штрафная санкция составляет более 17 тыс. грн.", — проинформировал М. Ноняк.

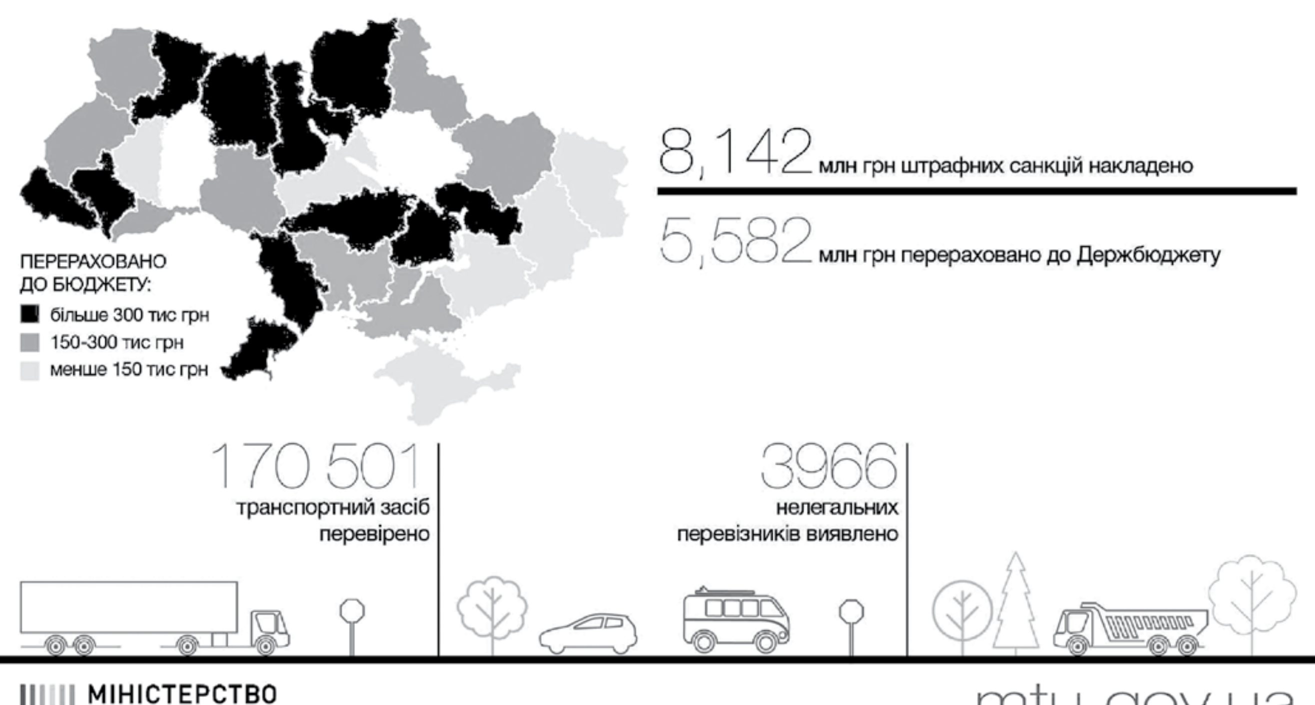
Кроме того, он отметил, что ведомство старается корректно относиться к перевозчикам, и инспекторы проводят беседы с перевозчиками, у которых отсутствуют некоторые документы. "Мы стараемся объяснить перевозчикам, какие у них должны быть транспортные средства, в каком состоянии, в каком состоянии должен быть перевозчик…

Например, на сегодняшний день получить лицензию несложно, это не проблема сегодня. Плата за лицензию составляет на настоящее время 1,45 тыс. грн. и она выдается бессрочно. В Европе лицензия может стоить EUR20 тыс., а в США лицензия может стоить $1,5 млн и там есть определенное количество этих лицензий, потому там есть конкуренция…", — отметил глава ведомства.



З ПОЧАТКУ РОКУ УКРТРАНСБЕЗПЕКОЮ НАКЛАДЕНО ПЕРЕВІЗНИКАМ БІЛЬШЕ 8 млн грн ШТРАФІВ

станом на 9 вересня 2016 року



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

mtu.gov.ua

ТАКСИ

Глава Госслужбы Украины по безопасности на транспорте сообщил, что рынок такси на 95% является нелегальным.

"Если мы возьмем в Украине всех таксистов, то из них 95—97% нелегальные. Существуют колл-центры, так называемые диспетчерские центры, которые рекламируют ту или иную службу. Непонятно, на каких основаниях они работают и платят налоги, непонятно, какой приезжает таксист.., и это катастрофическая ситуация. Транспортные средства в непонятном состоянии", — заявил М. Ноняк.

Он добавил, что на сегодняшний день водитель такси может приехать к пассажиру в нетрезвом состоянии, само транспортное средство может быть в плохом состоянии и не всегда понятен тариф.

"Большинство фирм принимает водителей со своим, частным транспортным средством, и оно зачастую в ужасном состоянии. Водитель платит определенный процент колл-центру, который дает водителю клиента. За этим никто не следит. Сейчас мы проверяем в том числе и транспортные средства-такси, имеют ли они лицензию, в каком состоянии транспорт… Но в этом вопросе нужен комплексный подход как органов центральной власти, так и органов местной власти. На сегодняшний день есть несколько законопроектов относительно такси, мы общаемся с разыми всеукраинскими организациями такси и проговариваем ряд нововведений, ряд изменений для того, чтобы упорядочить рынок такси в Украине", — сообщил М. Ноняк.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

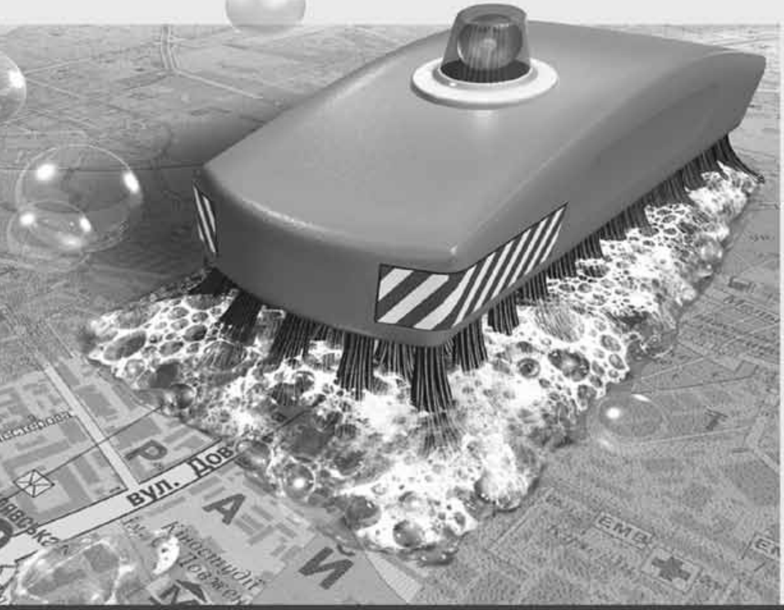
Говоря о грузоперевозках, М. Ноняк сообщил, что ведомство также борется с грузоперевозками, которые осуществляются с перевесом.

По данным Мининфраструктуры, с начала года Укртрансбезопасность наложила на перевозчиков более 8 млн грн. штрафов.

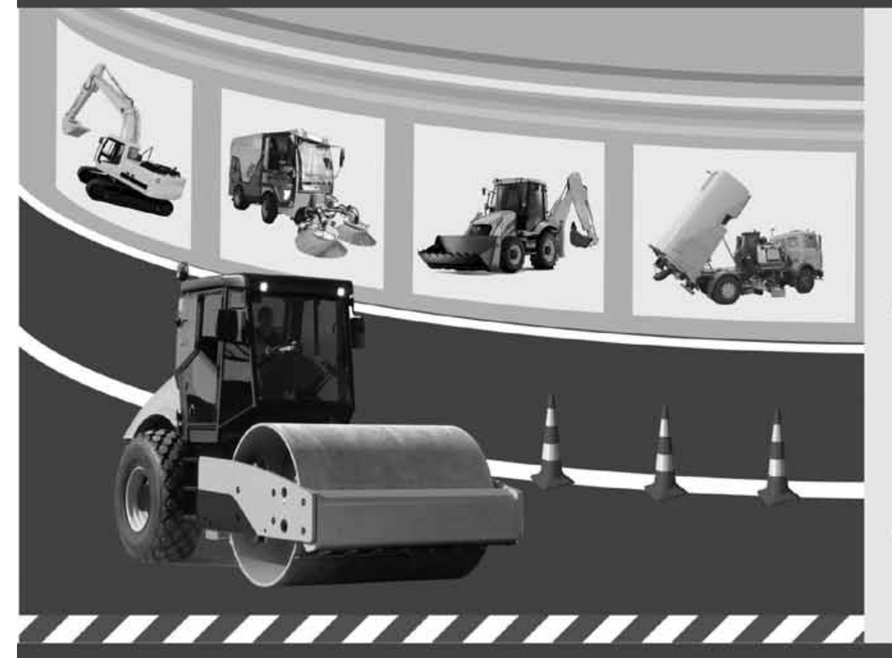
По данным ведомства, около 5,58 млн грн. перечислено в госбюджет. Кроме того, сотрудники Укртрансбезопасности за указанный период проверили 170,5 тыс. транспортных средств и выявили почти 4 тыс. нелегальных перевозчиков.

Как отметил председатель Госслужбы Украины по безопасности на транспорте М. Ноняк в интервью телеканалу *Интер*: "Мы не ставим себе целью выписать какое-то количество штрафов. Наша цель — чтобы украинские дороги не разрушали, чтобы автомобили перевозили грузы в пределах допустимых норм… Приятно, что наши перевозчики в большинстве изменили свое отношение к законодательству, ведь в апреле—мае т.г., когда мы только восстановили работу габаритно-весовых комплексов, ситуация была совсем другая. Это, я считаю, результат нашей работы".

РОСЛИК Инна








International Exhibition Centre



О проблемах сервиса в ГМА "Борисполь" и путях его улучшения



12.09.2016 г. состоялась онлайн конференция, организованная изданием* Бизнес*, в ходе которой любой желающий мог задать вопрос руководителю ГП "Борисполь" Е. Дыхне.

Участники конференции интересовались планами по расширению аэропорта, что планируется делать для развития грузоперевозок, как планируется в дальнейшем использовать терминалы F и B, а также придут ли лоу-косты в "Борисполь".

В то же время, подавляющее большинство вопросов касалось сервиса в аэропорту. В частности, многие отмечали завышенные цены в "Борисполе" — дороговизна в кафе, высокая стоимость посуточного паркинга, высокая стоимость услуг такси. По мнению одного из участников конференции, такая ситуация создана искусственно в рамках предоставления монопольных преференций определенным поставщикам услуг аэропорта, в т.ч. этим обусловлены высокие цены на топливо для авиакомпаний в "Борисполе" (а ведь не секрет, что от них зависит стоимость авиабилетов).

И.о. гендиректора "Борисполь" Е. Дыхне отметил, что "данное мнение — вполне объективный взгляд пассажира, не посвященного в работу, которая проделана за последние полтора года в аэропорту".



О ПОСТАВКАХ ТОПЛИВА В АЭРОПОРТУ

По словам Е. Дыхне, еще 2 года назад руководство аэропорта пришло в выводу, что топливные компании имеют неравные возможности доступа к заправке самолетов в "Борисполе".

"Одна компания много лет назад вложила деньги и за счет своей инфраструктуры, которую она построила на территории "Борисполя", получила технологическое преимущество перед всеми другими компаниями. Т.е. все компании возят топливо извне аэропорта с нашего внешнего топливного склада, а эта компания имеет свою собственную трубу на территорию перрона и, соответственно, плечо для топливозаправщика у нее значительно короче. Это технологическое преимущество давало ей возможность продавать больший объем топлива в аэропорту и возможно не по рыночным ценам. Т.е. в конкурентной борьбе с другими компаниями она имела преимущество", — пояснил Е. Дыхне.

Для того, чтобы исправить ситуацию, в аэропорту начата реализация проекта по строительству центральной заправочной станции (ЦЗС). "Мы подготовили проект... и сейчас находимся в процессе реконструкции нашей топливной системы, что позволит абсолютно всем авиакомпаниям покупать топливо на международных рынках, хранить его на нашем внешнем складе… и только для заправки его в самолет заключать (на равных условиях) договор на обслуживание с любой топливо-заправочной компанией", — отметил руководитель аэропорта.

По словам руководителя "Борисполя", реализация проекта завершится в марте—апреле 2017 г. При этом он выразил надежду, что это "повлияет на стоимость топлива в аэропорту, а значит частично и на цену билета из "Борисполя".

О ВЫСОКОЙ СТОИМОСТИ ПАРКОВКИ

Ряд участников конференции высказали нарекания по поводу стоимости парковки в аэропорту: многие сетовали на то, что оставить машину в "Борисполе" на время путешествия обходится достаточно дорого. В то же время и.о. гендиректора аэропорта уверяет, что это не так: все проблемы возникают из-за того, что пассажиры невнимательно изучают прайсы аэропорта. Это нужно сделать заранее, перед тем, как ставить машину на стоянку.

"Сегодня мы имеем массу парковок, которые разбросаны по аэропорту "Борисполь" — очень удобные, менее удобные, близлежащие, далеко находящиеся. Именно исходя из принципа близости к терминалу и рассчитана наша стоимость парковки. Например, ближайший паркинг возле терминала D — небольшой и он самый дорогой — 30 грн./час. Это сделано для того, чтобы его использовали очень краткосрочно. И когда пассажиры критикуют, что заплатили сумасшедшие деньги в "Борисполе" за посуточную стоянку, я понимаю только одно — они не интересовались правилами пользования стоянками в аэропорту, которые вывешены у нас на сайте. По этой схеме видно, что тарифы на близлежащей стоянке составляют примерно 30 грн./час. От нее отходишь буквально 20 м и за ней следующая стоянка, с тарифами 20 грн./час, а дальше в зависимости от удаленности есть стоянки с тарифами до 5 грн./час, до 35 грн./сутки, а в среднем есть и … 60 грн./сутки и 50 грн./сутки… Поэтому пассажир, который хочет оставить свой автомобиль в аэропорту "Борисполь", получит идеальные условия для этого.... Такой цены вы не найдете ни в одном аэропорту мира... (там паркинг стоит никак не меньше EUR25 в сутки). С учетом низкой покупательной способности украинцев, мы предлагаем те условия, которые абсолютно им по карману".

КОГДА БУДЕТ ДОСТРОЕН МНОГОУРОВНЕВЫЙ ПАРКИНГ ВОЗЛЕ ТЕРМИНАЛА D И ПОЧЕМУ ОН ТАК ДОЛГО СТРОИТСЯ

Отвечая на этот вопрос, Е. Дыхне сообщил: "К Евро-2012 паркинг не достроили. Сразу же после событий Майдана компания, которую относят к "правящему клану семьи", исчезла.., не вернув "Борисполю" 93 млн грн. аванса. Банк, который работал с этой компанией в связке, не вернул 80 млн грн., которые были заморожены под аккредитив этой же компании, и мы с минусом в 170 млн оказались в недостроенном паркинге. Несмотря на то, что мы выиграли все суды против банка, мы по сегодняшний день не можем списать деньги с его счета (это действующий банк и пусть им будет стыдно). В настоящее время указанная строительная компания — банкрот. Вероятнее всего, 93 млн грн. мы не получим".

Недавно было принято решение, что аэропорт будет достраивать паркинг самостоятельно, хотя вначале государство пыталось найти концессионера на данный объект. "В начале 2015 г. мы не понимали, какого финрезультата мы достигнем (а у нас японский кредит под гарантии государства, и соответственно мы побоялись вкладывать дополнительные деньги в этот паркинг, не понимая, сможем ли мы рассчитаться с нашим кредитором по строительству терминала D). Поэтому было принято решение отдать этот объект в концессию, — сообщил и.о. гендиректора. — В настоящее время у "Борисполя" прекрасные показатели, он вошел в десятку лучших налогоплательщиков среди госпредприятий: в 2015 г. мы заплатили в бюджет порядка 500 млн грн., а в этом году заплатим порядка 750 млн грн... Миллиард чистой прибыли дает нам возможность потратить 100 млн, запланированные на достройку этого паркинга".

Также Е. Дыхне отметил, что паркинг был спроектирован с завышенными показателями. "Из 2 тыс. паркомест, которые предусмотрены, реально пасса-





жирами аэропорта будет использоваться максимум 1 тыс. (это в самые хорошие пиковые моменты обслуживания в аэропорту). Поэтому концессионера, которого в течение 1,5 года искало Мининфраструктуры, чтобы избавить нас от дополнительных затрат на этот объект, найдено не было именно из-за неэффективности его использования... Сейчас мы корректируем проект... Мы не видим необходимости запускать весь паркинг — мы запустим одно его крыло (на 1 тыс. паркомест)... В конце лета 2017 г. мы надеемся ввести паркинг в эксплуатацию... это снимет многие вопросы в отношении парковки".

О ТЕНЕВОМ БИЗНЕСЕ ТАКСИСТОВ В АЭРОПОРТУ

Е. Дыхне согласился, что действительно в аэропорту присутствуют некие "диспетчеры черного рынка", которые активно предлагают услуги такси. В то же время все попытки руководства "Борисполя" избавиться от них безрезультатны. "Действительно, я помню таксистов, которые еще 20 лет назад стояли еще в терминале, а сегодня стоят в терминале D — одни и те же люди, которые, можно сказать таксистами не являются — это диспетчеры черного рынка — они не садятся за руль, а просто пристают к пассажирам, отводят их в непонятном направлении к непонятному автомобилю. И, конечно же, экономя деньги (т.к. этот проезд дешевле, чем с легальным таксистом), люди просто рискуют. Мы не рекомендуем нашим пассажирам пользоваться услугами этого рынка пристающих таксистов, — подчеркнул Е. Дыхне. — В аэропорту есть своя абсолютно легальная схема обслуживания предпринимателями-таксистами. Это 34 субъекта, которые заключили договоры с аэропортом, водители которых прошли курсы на авиабезопасность, они все допускаются в порядке живой очереди... в первую линию... терминала D, и каждый пассажир при выходе из терминала, пройдя к проезжей части, просто упрется в ряд из 10 автомобилей легальных перевозчиков. Единственное, что является недостатком этого сервиса, — это то, что он на 50 грн. дороже. Но поверьте, эти 50 грн. оправданы, потому что это легальный перевозчик, мы знаем каждого водителя, его номер телефона, мы можем в случае некачественного сервиса вмешаться и разобраться в вопросе. А если вы забудете личные вещи в машине, они гарантированно к вам вернутся".

Поясняя, почему не удается избавиться от "нелегальных" таксистов, Е. Дыхне отметил: "То, что мы с ними не боремся, это неправда... Есть территория Украины и в лицензии таксиста указано, что он имеет право оказывать услуги на всей территории страны. И мы, как администрация аэропорта, и полиция, которая работает в этом помещении, ничего не можем сделать... Именно вы, пассажиры, и можете это исправить, не пользуясь их услугами...".

КОГДА ЗАКОНЧИТСЯ МОНОПОЛИЯ SKY BUS В "БОРИСПОЛЕ"

Еще один вопрос, который интересовал пассажиров аэропорта, это когда закончится монополия компании Sky bus, которая осуществляет перевозки пассажиров из Киева в "Борисполь", и почему бы не пустить городской автобус. По словам Е. Дыхне, аэропорт заинтересован в большем количестве перевозчиков, однако не все в данной ситуации зависит от него. "Мы не регулируем рынок автомобильных перевозок, а автобусных в особенности. Сегодня договоры с аэропортом "Борисполь" подписаны двумя компаниями, которые осуществляют регулярные рейсы. У них есть определенные лицензии от города Киева на осуществление этих поездок. Поэтому, как только к нам обратится компания, которая будет иметь все разрешительные документы от города для выполнения маршрутов, мы с радостью заключим с ней договор — чем больше компаний, тем лучше для удобства пассажиров, а для нас — это очередная статья доходов, т.к. автобусные предприятия платят за пользование инфраструктурой аэропорта", — сообщил Е. Дыхне.

О ПРОДУКТОВЫХ КИОСКАХ АЭРОПОРТА И ЗАВЫШЕННЫХ ЦЕНАХ

Много нареканий со стороны пассажиров аэропорта вызывают пункты питания в терминале D. Как отметил ряд участников конференции, мест, где можно поесть, в терминале явно недостаточно, а цены там явно завышены. При этом на самих продуктовых



товарах отсутствуют ценники. "Это проблема аэропорта "Борисполь", — соглашается Е. Дыхне. — В области неавиационных доходов, к сожалению, у нас больших достижений нет. Мы, как говорится, сами себе не хозяева. В первую очередь потому, что вся аренда в "Борисполе" проводится Фондом госимущества. И те контрагенты, которые сегодня обслуживают вас в аэропорту, — это компании, получившие аренду через ФГИУ, и с аэропортом у них один договор — оплата коммунальных услуг. Поэтому мы, к сожалению, не влияем ни на ценовую политику компаний, ни на то, какие компании заходят на рынок обслуживания наших пассажиров. Во многих аэропортах именно неавиационные доходы являются целью... аэропорта (в таком случае аэропорт имеет возможность стимулировать авиакомпании более низкими тарифами для того, чтобы получить большее количество пассажиров и получить как можно больше неавиационных доходов). Но т.к. мы не влияем на наши неавиационные доходы — мы, к сожалению, не влияем и на качество и на стоимость тех услуг, которые оказываются... Да, мы следим, чтобы не нарушались законы Украины на территории нашего аэропорта, но самое большее, что мы можем сделать, — это написать письмо в налоговую о том, что что-то нарушается".

Также Е. Дыхне уточнил, что в настоящее время 70% от аренды площадей в "Борисполе" идет в ФГИУ, а 30% — аэропорту.

На вопрос, насколько реально будет выиграть в честной конкурентной борьбе конкурс по аренде площадей, а также на оказание услуг в "Борисполе" сторонними лицами, Е. Дыхне ответил: "Сейчас правительство занимается вопросом, чтобы ФГИУ проводил арендные торги через систему то ли ProZorro или аналогичную ей систему — т.е. электронные торги. Как только законодательство будет этому соответствовать и ФГИУ начнет проводить арендные конкурсы на электронных площадках, вы это ощутите".

О БОРЬБЕ С ВОРОВСТВОМ БАГАЖА

По мнению Е. Дыхне, тема воровства была, есть и будет болезненной не только в аэропорту "Борисполь", но и для всех мировых аэропортов (особенно для таких крупных туристических аэропортов как "Рим", "Париж", где кражи случаются даже более часто, чем в "Борисполе").

В настоящее время в "Борисполе" ведется серьезная работа по борьбе с воровством, в то же время очень важно, чтобы пассажиры сообщали аэропорту о фактах кражи как можно оперативнее. "Пассажир, улетая на 2 недели в отпуск, хочет прилететь (обратно — ***ред.***) и сообщить аэропорту, что у него что-то украли. Это поздно. Эффективно мы уже не сможем ему помочь, а самое главное — очистить наши ряды от вора... Поэтому 3 месяца назад мы ввели новшество — сделали единое окно для людей, которые пострадали от воровства в "Борисполе" или предполагают, что оно произошло там; мы сделали единый телефон для обращения. На этом телефоне есть Viber, WhatsApp, Skype — все коммуникаторы, которые позволяют человеку за границей дешево, без дополнительных средств и именно тем способом, которым ему удобно, обратиться в аэропорт... и сделать заявление о краже. Пассажир может собственноручно написать, какие вещи были украдены, сфотографировать свой чемодан и отослать нам. Т.о. он может настолько облегчить нам расследование инцидента, что мы можем оперативнейшим образом в ту же смену поймать вора на горячем", — отметил Е. Дыхне.

В настоящее время в аэропорту уже есть 2 менеджера по безопасности — люди, ранее работавшие в правоохранительных органах и занимающиеся в "Борисполе" исключительно вопросами расследования краж багажа. За три месяца (с момента введения новой системы обращения) в "Борисполе" было эффективно выявлено 6 случаев краж, в т.ч. в 3 случаях пассажирам смогли возвратить их вещи. "Шесть человек были уволены с предприятия, к сожалению, с записью не "за воровство" или "за единоразовое грубое нарушение", как бы мне хотелось, а "по согласию сторон", потому что их реальную вину в плане воровства может установить только суд (мы можем их лишь уволить, т.к. у нас достаточно материалов). Мы чистим свои ряды, но это процесс, который будет длиться долго, и быстро мы с этим не справимся", — отметил Е. Дыхне.

Также он обратился к пассажирам, чтобы те, улетая из аэропорта, записали телефоны, по которым можно обращаться в случае кражи багажа (или сфотографировали соответствующие объявления с этими телефонами — они висят на каждой стойке регистрации). Дополнительная информация также имеется на сайте аэропорта.

О СЛУЧАЯХ ХАМСТВА СО СТОРОНЫ ПЕРСОНАЛА АЭРОПОРТА

Как поясняет Е. Дыхне, не весь персонал, который можно встретить в аэропорту, является непосредственно персоналом ГП "Борисполь". "100% персонала аэропорта "Борисполь" — это служба авиабезопасности (люди, которые встречают пассажиров на входе в терминал и проверяют на безопасность)... Весь остальной персонал — это, как правило, наши контрагенты (хэндлинговые компании, агенты авиакомпаний, работающие с пассажирами, и, естественно, таможенники и пограничники — они нам не подчиняются)… Что касается вежливости наших сотрудников... мы работаем в этом направлении, проводим инструктаж. Но т.к. инструктаж все-таки не является достаточно эффективным, мы внедрили системы контроля и, например, на входе в терминал D над всеми



стойками, где проходит контроль, уже висят микрофоны (мы пишем аудиозапись, чтобы выборочно проверять, насколько вежливы наши работники с пассажирами)… Но я прошу — рассказывайте ваши случаи неудовлетворения сервисом аэропорта, обращайтесь в аэропорт (есть все возможные способы обращения на нашем сайте). Мы реагируем на каждое обращение", — подчеркнул руководитель аэропорта.

О ПЛАНАХ ДАЛЬНЕЙШЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРМИНАЛОВ F И B

По словам Е. Дыхе, в настоящее время на территории аэропорта имеется 5 терминалов, из которых на постоянной основе действует сегодня только один терминал D.

Терминал B в ближайшие дни будет задействован в качестве дополнительного терминала по приему хасидской программы для того, чтобы разгрузить потоки с регулярных рейсов и огромного количества чартерных рейсов, обслуживающих хасидов. Что касается терминала F, то пока он будет простаивать. "Терминал F стоился во время строительства терминала D как дополнительный и резервный терминал, но, к сожалению, он был построен за $50 млн вместо $15 млн и по стоимости своей слабо тянет на запасной терминал. Сегодня мы его использовать уже не планируем, потому что в настоящее время терминал D имеет максимальную загрузку лишь 1,5 часа в утреннее время, а его среднесуточная загрузка — не более 50%. Поэтому мощностей терминала D на перспективу будет достаточно для того, чтобы обслуживать пассажиропоток. В будущем, конечно же, терминал F может быть терминалом для каких-то чартерных, лоу-костных программ, но при условии, если это действительно будет носить массовый характер. Если в Украине будут созданы условия для работы бюджетных авиакомпаний, мы будем с радостью предоставлять терминал F в их распоряжение", — отметил Е. Дыхне.

Что касается предложений по использованию простаивающих терминалов в качестве арт-объектов или мест для проведений фестивалей или выставок, то это, по мнению руководителя аэропорта, сложно реализовать на практике. "Вы знаете, мы очень много нарабатываем подобных вариантов, но, к сожалению, ни одного успешно пока не реализовали, т.к. имеются определенные ограничения по авиационной безопасности и безопасности полетов, которые не позволяют нам реализовывать любые идеи в аэропорту", — сообщил он.

Также, по словам Е. Дыхне, была идея использовать терминал F как выставочный центр, но, к сожалению, она провалилась, поскольку в Киеве "и так простаивают выставочные площади в огромном количестве, и сегодня этот рынок не имеет достаточного роста, чтобы искать новые объекты".

И.о. гендиректора аэропорта не исключает, что возможно в перспективе и появится интерес к терминалу F как объекту для проведения выставок, но в такой же перспективе к нему может появиться интерес как к реальному авиационному терминалу.

О ЛОУ-КОСТАХ

Отвечая на вопрос, сколько лоу-кост компаний работают в аэропорту "Борисполь", а также о своем стратегическом видении как руководителя относительно развития этого сегмента на следующие 5 лет, Е. Дыхне сообщил, что в аэропорту "Борисполь" нет лоу-кост компаний. Также он отметил, что в Украине, "к сожалению, практически не осталось лоу-кост компаний".

"Хочу сказать сразу, что ни один аэропорт (не только аэропорт "Борисполь") не генерирует потоки пассажиров (однозначно это не является ответственностью ни "Борисполя", ни другого аэропорта с точки зрения пассажиропотока — это делают авиакомпании). В области авиации достаточно много мифов, связанных с дешевыми авиаперелетами. Например, многие считают, что если мы сегодня откроем небо над Украиной..., то сразу к нам прилетят зарубежные компании. Другие считают, что как только мы получим безвизовый въезд в Европу, к нам сразу же придут другие международные компании, чтобы осуществлять туда перевозки пассажиров. Оба из этих утверждений частично имеют место быть, и конечно же, это важные в планировании любыми авиакомпаниями вещи (свободная возможность перелетов пассажиров, возможность безвизового въезда). Но определяющим для любой авиакомпании является пассажиропоток, а пассажиропоток в Украине определяется покупательной способностью населения... В области авиации есть такая корреляция: 1% увеличения ВВП страны дает порядка 4% увеличения пассажиропотока (как увеличения, так и уменьшения, в случае снижения ВВП). Поэтому авиация является очень чувствительной к экономическим изменениям в отрасли. У нас сегодня летает одна Wizz Air Hungary после того, как "Wizz Air Украина" покинула наш рынок... по экономическим причинам, потому что перспективы увеличения пассажиропотока (на тот момент — ***ред.***) практически не осталось, а деньги терять они уже больше не могли на нашем рынке", — констатировал и.о. гендиректора аэропорта "Борисполь".

По мнению Е. Дыхне, для того, чтобы появились бюджетные компании в украинских аэропортах, у нас в стране "в первую очередь должна быть создана или государственная программа, или программа местного самоуправления в тех регионах, которые заинтересованы в развитии околоавиационного бизнеса".

"Создавать программы и вкладывать деньги — так во всем мире это работает, — пояснил он. — Один из небольших аэропортов выбирается органами мест-





ного самоуправления центром для бюджетных перевозок, вкладываются деньги в его недорогую инфраструктуру, компенсируются затраты аэропорта, в случае, если его затраты выше, чем те тарифы, которые оплачивает лоу-кост компания. А для чего — для того, чтобы в регион начали летать пассажиры, туристы… и весь околотуристический бизнес начнет развиваться в этом регионе. Такие программы по аналогии со всем миром должны возникнуть и в Украине и они обязательно дадут свой результат. И лишь в совокупности всех факторов — с увеличением покупательной способности населения, с безвизовым въездом в Европу, с "открытым небом" над Украиной — мы получим реальный приток авиакомпаний в Украину... Но в ближайшие год—два я не вижу такой перспективы".

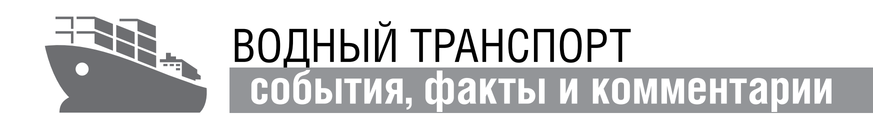
О ПОВЫШЕНИИ ОБЪЕМОВ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК И ПЛАНАХ ПО РАСШИРЕНИЮ ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА

Также участники конференции поинтересовались планами по расширению грузового терминала, а также повышением объемов грузовых авиаперевозок как еще одним источником дохода предприятия.

По мнению Е. Дыхне, грузоперевозки — это еще один вопрос, который в аэропорту нуждается в доработке. "В настоящее время мы создали пассажирский хаб: действительно — у нас сегодня 30% пассажиров от общего количества — это транзитные, и мы получаем высокие доходы с богатых заграничных рынков (это не украинцы, это дополнительный наш доход). Следующий вопрос, который необходимо решить "Борисполю", — это создать грузовой хаб. Потому что сегодня внутренний рынок Украины с точки зрения обеспечения его авиатранспортом и авиационными грузами незначительный. Представьте себе, что мы обрабатываем сегодня всего лишь 80 т в сутки! Я не хочу сравнивать это ни с одним европейским хабом, потому что это в сотни раз меньше, чем обрабатывают грузов у них. Но это связано в первую очередь с низкой покупательной способностью населения. Потому что авиационные грузы очень дорогие в транспортировке и, соответственно, это премиум-сегмент, который в Украине сегодня имеет ограниченный спрос и растет на данный момент очень незначительно. Но, тем не менее, растет. В 2016 г. объем грузов в аэропорту "Борисполь" увеличился на 17% — это вместе импорт, экспорт, почта, авиационные грузы разных компаний и т.д. Но это не тот рост, который влияет каким-то образом на наши экономические показатели (наши доходы от грузовых перевозок составляют менее 2% от общих доходов аэропорта). Поэтому вкладывать большие деньги сегодня в развитие обработки внутренних грузов... нам нет большого смысла — здесь мы оптимизируем наши процессы. Т.е. если мы обслуживаем сегодня эти грузы в 9 различных складах, то мы постепенно сводим работу в меньшее количество складов благодаря более современным технологиям. Например, мы провели недавно модернизацию третьего склада аэропорта "Борисполь", при этом мы закрываем второй склад, освобождаем его от этой деятельности (чтобы не дублировать) и рассчитываем этот склад сдать в аренду для того, чтобы получать дополнительный доход. А перспектива этой темы в принципе заключается в грузовом хабе", — отметил Е. Дыхне.

По его словам, грузовой хаб очень перспективен для аэропорта, т.к. "Борисполь" находится в удачном географическом положении "на стыке между перелетами из Азии в Европу". "Сегодня за счет базовой авиакомпании "МАУ" мы имеем достаточно широкую линейку разлета во всем столицам и городам Европы. При этом мы имеем трансконтинентальные рейсы в Азию, и мы можем быть тем аэропортом, в котором будет происходить пересортировка грузов для Европы — так, как это делается в Стамбуле, Льеже, во Франкфурте и еще во многих европейских грузовых хабах. Поэтому мы планируем выйти к мировой бизнес-элите с предложением инвестиционного проекта: мы выбрали подходящее место во второй летной зоне и предлагаем вкладывать профильным инвесторам, таким как DHL, Fedex (крупные мировые компании, которые владеют именно грузами, экспедиторы № 1 грузов) для создания своего места для обработки груза", — сообщил Е. Дыхне.

КОРНИЛОВА Татьяна



Контейнерный бизнес Украины: от падения объемов к их росту



7—9 сентября т.г. в гостинице "Лондонская" проходил 10-й юбилейный "Черноморский контейнерный саммит", организованный издательством "Порты Украины" и ИА BlackSeaTrans. По сути, саммит проходил под знаком двух юбилейных дат: вторая — 60-летие с момента перевозки первой партии из 58 контейнеров, которую организовал их создатель Малкольм Маклин в 1956 г.

В мероприятии приняли участие около 160 представителей контейнерных линий, экспедиторов, агентов, зарубежных специалистов контейнерного бизнеса, портовых операторов, ведущие специалисты морской отрасли. Среди участников представители Мининфраструктуры, АМПУ, "Укрзализныци" и др. государственных институтов. В саммите приняли участие и выступили министр инфраструктуры Владимир Омелян и председатель Одесской ОГА Михеил Саакашвили.



УКРАИНСКИЕ ПОРТЫ ОБЕСПЕЧИЛИ РОСТ ПЕРЕВАЛКИ КОНТЕЙНЕРОВ

8 сентября было самым насыщенным днем, когда собственно состоялись дискуссии по различным вопросам контейнерного бизнеса. Как говорят, фишкой саммита стал тот факт, что после резкого падения в 2015 г. (на 11,7%) объемов перевалки контейнеров в портах Черноморского бассейна, вызванного рыночными процессами, а также военными действиями на востоке нашей страны и падением экономики, в первой половине 2016 г. ситуация стабилизировалась и контейнерооборот вырос на 2,77%. И произошло это благодаря украинским портам, увеличившим перевалку контейнеров (в том числе импортных) на 25,7%.



— То, что происходит на рынке контейнерных перевозок в Украине, приятно радует, — отметил Владимир Омелян. — *По итогам 1 полугодия 2016 г. мы первые в регионе и демонстрируем хороший рост экспортных и импортных контейнеров. Это яркое свидетельство того, что политика государства направлена на дерегуляцию, упрощение процедур торговли для бизнеса. И бизнес это почувствовал. Конечно, есть еще много проблемных вопросов. Но как министр инфраструктуры я должен быть оптимистом. Имею в виду инвестиции, которые вкладываются на десять, двадцать, тридцать лет… Сейчас мы убираем государство из всех сфер, которые влияют на бизнес. Мы создаем Морскую администрацию… Я хочу, чтобы руководитель Морской администрации был специалистом морской отрасли высокого уровня с пятигодичным контрактом. И чтобы ни один политик, ни одна политическая партия, ни один чиновник высокого ранга не оказывал на него давление… Чтобы он работал в интересах отрасли, защищал контейнерные перевозки…*

Тезис о том, что ситуация в украинских портах лучше, нежели в Черноморском бассейне, подтвердил управляющий партнер компании WSP Parsons Brinckerhoff (Великобритания) Стив Рэй.

— В первой половине 2016 г. объемы контейнеров в Черноморском регионе выросли, хотя в 2014 г. из-за падения китайского рынка и событий в Украине они резко упали. Сейчас CMA CGM увеличил поставки контейнеров в Одесский порт, а MAERSK — в Ильичевский, — отметил С. Рэй.

Далее эксперт проанализировал ситуацию с судозаходами в порты Черноморского бассейна. Он отметил тенденцию глобализации флота, перевозящего контейнеры. Чтобы сократить свои расходы на перевозку контейнеров, судовладельцы увеличивают размерения и тоннаж судов. "*Однако спрос на такие суда невелик. Более крупные суда используются на длинных маршрутах, фидерные — на коротких. В то же время фидерных судов не хватает. Тем более, что эти суда занимают все большую долю рынка. Контейнерные линии будут заключать с ними контракты на доставку контейнеров… В 2008 г. прямые сервисы заходили в Констанцу и Одессу, а в настоящее время перестали заходить в Одессу, кроме CMA CGM. Однако ожидается, что в эти порты будут заходить суда свыше 10 тыс. TEU, если позволят условия пролива Босфор…*".



ПРИВАТИЗАЦИЯ, АРЕНДА, КОНЦЕССИЯ?

Дальнейшее развитие портов и частных терминалов решается уже сегодня. По какому пути они пойдут: приватизация, аренда или концессия? Эту тему поднял в своем выступлении исполнительный директор ДП "ГПК-Украина" Анастас Коккин.

По мнению руководителя компании, государственно-частное партнерство (ГЧП), помимо несомненных достоинств, имеет свои недостатки. К примеру, при реализации совместного инвестиционного проекта государственной структуре приходится проходить через многочисленные препоны, чтобы утвердить свою часть строительства объекта. А это отнимает много времени.

Приватизация имеет свои преимущества.

— Как известно на сегодня приватизация портов запрещена. Однако Мининфраструктуры выступило с инициативой — за счет приватизации привлечь инвестиции в портовую инфраструктуру. Парламент должен рассмотреть эту инициативу, — сказал исполнительный директор компании.

Основной вопрос приватизации, по мнению А. Коккина, как будут соблюдены интересы частных инвесторов, которые уже сегодня осуществляют ГЧП в портах. Инвесторы должны получить гарантии от государства.

— Существует два способа приватизации: продажа целостного имущественного комплекса либо корпоратизация (продажа акций), и пообъектная приватизация. Самым разумным представляется третий путь — дифференцированный подход к каждому порту. Для портов, которые являются стивидорными компаниями и переваливают грузы, наиболее приемлемым является приватизация целостных имущественных комплексов или корпоратизация. Для портов Большой



Одессы необходим дифференцированный подход. К примеру, Одесский порт, в котором 100% стивидорной деятельности ведут частные компании, нуждается в таком подходе, — отметил А. Коккин.

По поводу приватизации разгорелась дискуссия. В частности, представитель АО "ПЛАСКЕ" Василий Зубков считает, что пока не изменится законодательство, о приватизации говорить рано. Тем не менее, Одесский и Николаевский порты больше других готовы к приватизации.

Однако зампредседателя АМПУ Вячеслав Вороной считает, что Одесский и Николаевский порты менее всего готовы к приватизации. "*Поскольку в Законе о портах сказано, что приватизации подлежат не целостные, а единые имущественные комплексы, т.е. предприятие целиком… Как раз Ильичевский, Бердянский, СМП "Октябрьский" легче приватизировать, если изменится законодательство*".

НОВОЕ В ЭЛЕКТРОННОМ ДОКУМЕНТООБОРОТЕ

О последних достижениях внедрения электронного документооборота и перспективах дальнейшего перевода в электронный вариант других документов (товарно-транспортная накладная, железнодорожная, автомобильная накладные, приемный, сдаточный акт) рассказал В. Вороной.

— *На сегодняшний день в ИСПС реализован ряд модулей из этой технологической цепочки,* — сообщил зампредседателя АМПУ. — *Есть электронный вариант железнодорожной накладной, который пока набирается с бумажного носителя. Однако совместно с "Укрзализныцей" завершаем интеграцию двух систем, что позволит получать электронный вариант накладной. В электронном виде есть заявка (товарно-транспортная накладная), пропуск, приемный акт, полное оформление прихода судна в капитании и контролирующих органах, поручение на погрузку, согласование с таможней. На части терминалов эти модули уже используются. Заканчивается процесс перевода в электронный вид процедуры прихода судна во всех портах.*

По словам руководителя Администрации морских портов Украины, это дает преимущества для экспедиторов, поскольку они получают разрешение таможни на выгрузку груза на склад до прихода судна в порт, оформление в таможне прибытия груза в пункт пропуска, автоматическое формирование поручения из заявки, приемного акта и ж/д накладной, разрешение от контролирующего органа на погрузку товара. Для таможни — получение информации о прибытии груза, возможность проведения анализа рисков, удаленное оформление прибытия грузов в пункт пропуска. Для стивидора — получение разрешения на выгрузку товаров из вагона на склад до момента их прибытия в порт. "*Это дает возможность не только планировать погрузочно-разгрузочные операции, но и легитимно вести учет груза. Согласно действующему законодательству единственный легитимный электронный учет грузов может быть только с использованием ИСПС*", — отметил В. Вороной.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В НАПРАВЛЕНИИ ВОСТОК—ЗАПАД

TRACECA — транспортный коридор, альтернативный путь доставки грузов с Востока на Запад (Китай—Европа) и в обратном направлении, который действует на протяжении уже двух десятков лет. Участниками этого коридора являются 13 стран. По словам национального секретаря TRACECA в Украине Валентина Касапчука, объем торговых операций между Китаем и Европой на сегодня составляет $600 млрд, а к 2020 г. достигнет $1 трлн. В то же время объем торговли Китая и Украины — $9 млрд.

— *Время прохождения контейнера с грузом из Китая в Европу морским путем составляет около 45 суток, по железной дороге — порядка 14 суток (из Казахстана в Европу), автомобильным транспортом (из Казахстана в Украину с учетом паромного сообщения) — 14 суток. На сегодня львиная доля контейнеров перевозится морем (95—97%, или 7 млн TEU). Железнодорожным транспортом — 200—300 тыс. контейнеров, автомобильным — около 60 тыс. Транзит контейнеров через Украину незначителен,* — отметил В. Касапчук.

Что же необходимо предпринять, чтобы увеличить перевозки контейнеров в этом направлении, т.е. по "Шелковому пути"? По мнению некоторых аналитиков, эти объемы могут достигать 10 млн т.

— *Для нашей страны представляет интерес направление, носящее название "три моря, сто дорог" — из Китая в страны Центральной, Северной Европы, Прибалтики и Скандинавии. Украина подписала ряд межправительственных соглашений, что свидетельствует о том, что есть взаимный интерес в развитии этого направления. Для того, чтобы увеличить перевозки, есть все условия: наличие грузов, потребность в их транспортировке, инфраструктура. Достаточно привести такой пример: за время существования TRACECA в инфраструктуру стран-участниц было инвестировано порядка $2 млрд, в порты — только ЕС инвестировал около $150 млн. Свои проекты реализуют Казахстан, Украина, Иран. В 2017 г. должно появиться железнодорожное сообщение между Ираном и Азербайджаном,* — сообщил В. Касапчук.

Одним из препятствий для дальнейшего наращивания грузопотока в направлении Восток—Запад является, по мнению секретаря TRACECA, тарифная политика. Тем не менее, украинские железнодорожные перевозчики проводят переговоры со своими коллегами из Казахстана, Азербайджана о снижении тарифов для транспортировки грузов. Необходим единый транзитный документ для провоза грузов через страны-участницы TRACECA, либерализация



рынка паромных перевозок. "*Перспективы для грузов в направлении Восток—Запад, безусловно, есть. Помимо уже названного, необходимо разработать оптимальную логистику, выгодную для грузовладельцев. Уверен, в ближайшее время мы увидим положительные результаты…*".

Во время дискуссии по этому вопросу существенное дополнение сделал В. Вороной. Он отметил, что после аннексии Крыма перестала работать паромная переправа в Евпатории, и весь грузопоток переориентировался на Ильичевский паромный комплекс. "*С начала года нагрузка на него возросла на 30% в связи с санкциями РФ. В результате ожидание отправки составляет около 3 суток. Поэтому мое мнение, как логиста, Украине не хватает еще одного паромного комплекса…*".

Выступающие затронули много вопросов, связанных с функционированием и дальнейшим развитием морской отрасли. В частности, обсуждались перспективы развития каботажных перевозок по реке, использование транспортного коридора TRACECA для Нового "Шелкового пути", возможности развития железнодорожных контейнерных перевозок в Украине, пилотный проект таможни "Открытое таможенное пространство", опыт казахских железнодорожников по осуществлению мультимодальных перевозок в направлении черноморских портов, сделан анализ контейнерных перевозок и перевалки в портах Черноморья и др. темы.

В частности, руководитель группы контейнерных перевозок АСК "Укрречфлот" Евгений Красовский считает, что каботажные перевозки контейнеров по Днепру в порты Большой Одессы имеют большой потенциал развития. Они выполняются в течение 7 суток теплоходом "Механик Черевко". "*В сентябре 2015 г. мы начали перевозку труб, и это дало толчок для развития сервиса. Следующими были зерновые, генеральные, наливные грузы во флекситанках. Мы обеспечили их качественную доставку и сохранность. Совместно с компанией "ЛИСКИ" запустили проект по перевозке контейнеров железнодорожными платформами... Через год работы сервиса объемы перевозок выросли в полтора раза. Сейчас освоили перевозку проектных грузов. И продолжаем расширять свои услуги, привлекаем новые грузопотоки. Для увеличения провозной способности планируем закупить еще одно контейнерное судно*".

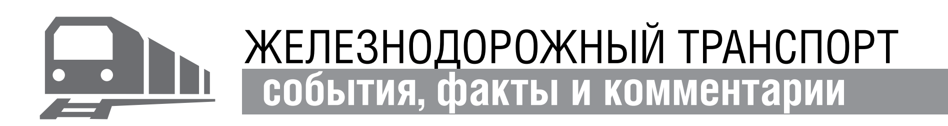


Говоря о проекте "Шелковый путь", М. Саакашвили отметил, что его продвижение из-за отечественной бюрократии было сопряжено с многочисленными трудностями. Никто не верил в успех этого проекта. "*Однако сейчас все поменялось, поскольку удалось снизить железнодорожные тарифы… Возникают и другие проблемы. В том числе никак не решается вопрос возобновления железнодорожного сообщения Одессы с Молдовой. Хотя с трудностями, медленнее, чем планировалось, но продолжается строительство дороги Одесса—Рени…*".

Международный контейнерный саммит, как и в предыдущие годы, стал заметным событием в морской отрасли. Его участники обменялись мнениями по ряду важнейших вопросов, обозначили проблемные точки, совместно искали пути дальнейшего развития отечественного контейнерного бизнеса.

ОВРУЦКАЯ Татьяна





ПАО "Укрзализныця" — точка невозврата

"Укрзализныця" проходит точку невозврата — в прежнее состояние уже не вернуться, а новая структура пока только вырисовывается. Во время стратегической сессии во Львове 9—10 сентября железнодорожники и руководство ПАО обсудили основные направления и ключевые задачи в важнейших сферах деятельности компании. После обсуждения предложенных инициатив в рабочих экспертных группах будет определен долгосрочный план действий до 2025 г., а также краткосрочные меры по обеспечению эффективной деятельности компании.



Проект Стратегии развития ПАО "Укрзализныця" предусматривает создание системы инвестиционного планирования, формирование базовой инвестиционной программы, определение приоритетности инвестиций, осуществление мероприятий по эффективному использованию избыточного имущества и непрофильных активов.

Это как раз то, чего катастрофически не хватало "Укрзализныце" всю последнюю пятилетку, которая запомнилась постоянной ротацией руководящих кадров. При этом каденция некоторых гендиректоров продлилась всего несколько месяцев, что физически не позволяло осуществить необходимые "УЗ" закупки подвижного состава, реализовать проекты по модернизации инфраструктуры, оздоровлению финансово-экономической ситуации, эффективно лоббировать интересы железной дороги на законодательном уровне.

ДЕФИЦИТ ВАГОНОВ И ПОИСК ПУТЕЙ ЕГО ПРЕОДОЛЕНИЯ

В обозримом прошлом инфраструктура и подвижной состав железнодорожной отрасли Украины финансировались по остаточному принципу, что привело к накоплению большого количества проблем.

В настоящее время остро встал вопрос нехватки грузового подвижного состава. По данным на 1 сентября 2016 г., парк грузовых вагонов ПАО "Укрзализныця" составляет 105,4 тыс. ед. При этом средний износ составляет 91,6%. Более 34,2 тыс. грузовых вагонов эксплуатируются с продленным нормативным сроком службы, и еще у 33 тыс. вагонов нормативный и продленный срок службы уже исчерпан.

Как отметили в филиале ПАО "Укрзализныця" "Центр транспортной логистики", в условиях, когда государство как основной регулятор в сфере железнодорожных перевозок не может эффективно выполнять свою роль, единственным выходом может быть только развитие рынка операторских услуг. Речь идет об операторах вагонов. Кстати, уже сегодня только 33% грузов перевозится в вагонах государственного перевозчика, 40% занимают украинские частные собственники вагонов еще 21% — иностранные частные собственники. И доля частных вагонов на рынке будет постоянно расти. "Укрзализныця" уже не является монополистом в сфере оперирования подвижным составом. Необходимо продолжать дерегуляцию этого сегмента рынка и тогда рынок сам заполнит образовавшиеся пустоты".

Вместе с тем даже в сложившейся непростой экономической ситуации закупка наиболее востребованных и универсальных полувагонов — задача вполне выполнимая и для отрасли, и для многих предприятий Украины, и для частных компаний. Парк частных грузовых вагонов в Украине уже вполне сопоставим с имеющимся инвентарным парком и составляет 62,23 тыс. ед., из них полувагонов — 38,57 тыс. ед., цистерн — 11,93 тыс. ед., зерновозов — 2,62 тыс. ед., цементовозов — 1,55 тыс. ед., крытых вагонов — 0,60 тыс. ед., платформ универсальных — 0,35 тыс. ед. Имеются и другие виды грузового подвижного состава.

И все-таки дефицит вагонов действительно существует и с каждым годом он только увеличивается несмотря на снижение объемов перевозки. Железная дорога прилагает все усилия для компенсации дефицита за счет улучшения показателей использования вагонов, а также привлечения парка других железнодорожных администраций, но это не спасает ситуацию.



Как пояснил замначальника филиала "Центр транспортной логистики" по экспедированию ПАО "Укрзализныця" А. Мирошников, использование вагонов других железнодорожных администраций — это старая практика, позволяющая железным дорогам увеличивать объемы перевозок в период нехватки собственных погрузочных ресурсов. И хотя это не аренда, плата за использование вагонов все же предусмотрена, а в условиях девальвации национальной валюты — достаточно высокая. В то же время Беларусь объявила "режим срочного возврата" на все вагоны, находящиеся за ее границами.

"Дефицит вагонов будет еще более острым, напомню, что ПАО "Укрзализныця" должно обеспечить целый ряд социально и экономически важных для государства перевозок: доставка угля на ТЭС для подготовки к отопительному сезону, перевозка зерна нового урожая и строительных материалов для автодорожников — у Укравтодора тоже период проведения ремонтных работ. Это в приоритете, хотя, кроме этого, не уменьшаются заявки на перевозку от предприятий металлургической и химической отраслей, а также предприятий других сфер экономики", — отметил А. Мирошников.

Логично, что для обеспечения эффективного управления средствами, выделяемыми на развитие инфраструктуры, необходимо, в первую очередь, сформировать стратегию ее развития с учетом экономических целей и потребностей отрасли, тесно взаимосвязанных с запросами страны, в контексте ее экономического развития.

И ВСЕ-ТАКИ ОНИ ЗАКУПАЮТСЯ!

Финансовых ресурсов, которыми располагает государственный перевозчик, к сожалению, недостаточно для обновления парка вагонов и содержания его на должном уровне. Однако отрасль изыскивает



ресурсы — проведенные тендеры сэкономили железнодорожникам средства для закупки и изготовления партии грузовых вагонов.

Так, 9 сентября в Одессе на том же знаковом заседании правления ПАО "Укрзализныця" было принято решение об изготовлении вагонов на мощностях филиалов "Дарницкий ВРЗ", "Панютинский ВРЗ" и "Стрыйский ВРЗ" — до конца текущего года планируется построить 370 полувагонов.

Кроме того, как сообщила пресс-служба ведомства, железнодорожники планируют приобрести ориентировочно 1 тыс. полувагонов у "Дарницкого вагоноремонтного завода" в рамках плана капитальных инвестиций, предусмотренных консолидированным финансовым планом ПАО "Укрзализныця" на 2016 г.

ПАО "Укрзализныця" совместно с Европейским банком реконструкции и развития (далее — ЕБРР) проводится работа по подготовке приложения к кредитному соглашению, подписанному в 2009 г. с целью получения $90,8 млн остаточных кредитных средств. Это поможет железнодорожникам увеличить свой грузовой парк еще примерно на 3,6 тыс. полувагонов. Однако это приведет к увеличению кредитной нагрузки, а кредит в конвертируемой валюте для Украины — не самый безопасный метод решения проблем.

Еще более сложной является проблема обновления тягового подвижного состава (далее — ТПС) — в последнее время в ПАО "Укрзализныця" поступили предложения от ведущих мировых компаний-производителей ТПС, таких как ALSTOM, Bombardier, SIEMENS, CRRC International corp. LTD, General Electric, NEWAG s.a., и отечественного предприятия ПАО "Крюковский ВСЗ" по их возможному участию в обновлении локомотивного парка. Одним из обязательных условий к производителям ТПС является локализация производства на отечественных предприятиях на уровне около 60—70%. Следует отметить, что право на поставку ТПС получит победитель открытых конкурсных торгов в соответствии с требованиями законодательства.

"УКРЗАЛИЗНЫЦЯ" — ЛИДЕР РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Несмотря на объективные трудности, ПАО "Укрзализныця" остается самым сильным игроком на рынке грузовых перевозок.

По данным Госслужбы статистики Украины, за 6 месяцев 2016 г. грузопотоки распределились следующим образом:

	Грузооборот		Перевезено грузов	
	млн ткм	в % январь-июнь 2015 г.	млн т	в % январь-июнь 2015 г.
Всеми видами транспорта	152087,0	102,4	291,0	103,9
в т.ч.:				
железнодорожным	88780,8	94,2	162,2	98,8
автомобильным	17227,0	106,8	75,2	113,6
водным	1690,7	64,8	2,5	102,3
трубопроводным	44272,4	124,9	51,1	108,5
авиационным	116,1	111,9	0,04	118,3

За 8 месяцев 2016 г. перевезено 222,8 млн т грузов, что на 2,6 млн т, или на 1,1% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. Уменьшение произошло за счет экспорта (-10,6 млн т, или -12,5%) и транзита (-5,9 млн т, или -34,7%).

Снижение объемов перевозок происходит преимущественно по объективным причинам, не зависящим от "Укрзализныци", в частности, это часть устойчивой стратегии РФ. Особо стоит вопрос грузовых тарифов, за счет оптимизации которых железнодорожники рассчитывают существенно улучшить финансово-экономическую ситуацию. Грузовой тариф, регулируемый государством в соответствии со ст. 12 Закона Украины "О ценах и ценообразовании", по идее должен быть экономически обоснованным, обеспечивать соответствие цены на товар расходам на его производство, продажу и прибыль от его продажи. В состав такого тарифа обязательно должна включаться инвестиционная составляющая.



Администрация не планирует дальнейшего повышения грузовых тарифов в 2016 г., в планах — изменение грузовых тарифов на 2017 г. В соответствии с количественными предположениями, которые предусмотрены при расчете прогноза основных макропоказателей экономического и социального развития Украины на 2017 г. (пост. КМУ от 1.06.2016 г. № 399), индексация грузовых тарифов планируется с 1 февраля 2017 г. в размере 25%.

ПРОСТРАНСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК — РФ ПРОТИВ УКРАИНЫ

Рост украинского экспортного потенциала сдерживается убытками от военного конфликта на востоке страны (в связи с военными действиями страна потеряла 20% производственных мощностей), искусственными ограничениями российского экспортного спроса, низкими ценами на сырьевые товары и ослаблением финансового сектора.

Одной из ключевых тенденций во внешней торговле Украины в последние годы стало падение доли российских товаров в украинском экспорте — здесь РФ потеряла лидирующую позицию, которую удерживала в прошлые годы. На это преимущественно повлияли ограничения и запреты российской стороны относительно перевозки грузов, а именно:

— постановление правительства РФ от 6.08.2015 г. № 815 "О лицензировании импорта щебня и гравия";

— постановление правительства РФ от 17.06.2016 г. № 556 "О лицензировании импорта щебня, гравия и отсева", согласно которому с 1 июля 2016 г. продлевается до конца года обязательная сертификация щебня и дополнительно гравия, поставляемых из стран, не входящих в Евразийский экономический союз;

— указ президента РФ от 16.12.2015 г. № 628 о приостановлении с 1.01.2016 г. действия Договора о зоне свободной торговли с Украиной;

— постановление правительства РФ от 21.12.2015 г. № 1397 о запрете с 1.01.2016 г. ввоза сельхозпродукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых является Украина;

— продление с 6 августа 2016 г. до 31 декабря 2017 г. запрета на ввоз в РФ отдельных видов сельхозпродукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых являются США, страны ЕС, Канада, Австралия, Норвегия, Украина, Албания, Черногория, Исландия и Лихтенштейн (*напомним: премьер РФ заявил, что полуторагодичный срок продления продуктового эмбарго призван создать предсказуемые условия для российского АПК и связан с интересами российских аграриев —* ***авт.***);

— указ президента РФ от 1.01.2016 г. № 1, согласно которому международные транзитные автомобильные и железнодорожные перевозки грузов с территории Украины на территорию Казахстана через территорию РФ осуществляются только с территории Беларуси по определенным условиям;

— указ президента РФ от 1.07.2016 г. № 319, которым с 1.07.2016 г. введены дополнительные ограничения по транзиту через территорию РФ товаров происхождением из Украины, в частности: действующие ограничения транзита по отношению к транзиту товаров в Республику Казахстан распространяются и на транзит в Киргизскую Республику, полный запрет транзита товаров, подпадающих "под эмбарго" и на которые в РФ применяются ставки ввозных пошлин (*вагоны направлением в Республику Казахстан и Киргизскую Республику Украина была вынуждена перенаправлять через паромные переправы Черного и Каспийского морей —* ***авт.***).

Среди других причин снижения экспортных перевозок специалисты называют переориентацию российского экспорта на российские порты, а также нестабильную ситуацию на мировых сырьевых рынках.

В сегменте транзитных перевозок в текущем году обострилась негативная тенденция предыдущих лет. Показатель объемов транзитных перевозок — самый низкий за последнее десятилетие.

Основная транзитоформирующая страна для Украины — РФ (создает 81,7% транзита). За 8 месяцев т.г. транзит из РФ сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,5 млн т, или на 27,6%. Перевозки из РФ через порты Украины сократились до абсолютного минимума и составили 2,9 млн т. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года сокращение составило 52,2%, или 3,2 млн т. То есть сохраняется политика максимальной переориентации российского экспорта на российские порты.

Негативно повлияли на объемы транзита санкции, введенные РФ против Турции. За отчетный период 2016 г. объем транзитных перевозок, направлявшихся из РФ в Турцию по украинской территории, сократился на 66% (-1,3 млн т). Но уже с июля объемы постепенно наращиваются, учитывая налаживание отношений между этими странами.

Также продолжают действовать заградительные меры для отдельной российской продукции на мировых рынках.

Значительно сократились транзитные перевозки из Республики Беларусь — на 1,5 млн т, или на 65,5% в основном из-за переориентации нефтепродуктов на порты стран Балтии.

ПРО "ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ" ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО...

Руководство "Укрзализныци" продолжает работу над проектом альтернативного маршрута, в обход РФ. В частности, 8—9 сентября проблематика обсуждалась в Одессе, а 29 сентября — на заседании Координационного Совета по Транскаспийскому международному транспортному маршруту в Астане.



Напомним, что Украина присоединилась к инициативе "Экономический пояс "Новый Шелковый путь" во время официального визита Президента Украины в Республику Казахстан 8—9 октября 2015 г. В рамках указанного заседания и были согласованы льготные тарифные условия на перевозку контейнеров различных типов, которые перевозчики установили на определенных участках.

К сожалению, несмотря на усилия перевозчиков в установлении конкурентного уровня тарифных условий, стоимость перевозок контейнеров по данному маршруту, несмотря на значительные расстояния перевозки и количество участников, остается выше, чем транспортировка грузов по морю в Китай и по альтернативному маршруту через территории РФ и Беларуси. Цена на сегодня составила более $5 тыс. за загруженный 40-футовый контейнер.

Вызовы, которые стоят перед транспортной отраслью Украины из-за ограничений перевозок грузов по территории РФ, выявили ряд дополнительных вопросов, которые необходимо решить для качественного интермодального сервиса, а именно: недостаточность флота на Черном море; низкая пропускная способность паромных комплексов Каспийского моря; отсутствие возможности обеспечить определенный срок доставки груза по причине непредсказуемости продолжительности транспортировки по морским участкам маршрута через большое количество таможенных границ (страны Европы/Украина, Украина/Грузия (порты Ильичевск-Паромная/Поти/Батуми), Грузия/Азербайджан (станции Гардабани/Беюк-Кясик), Азербайджан/Казахстан (порт Баку/порт Актау), Казахстан/Китай (станция Достык)).

Вместе с тем ПАО "Укрзализныця" работает в направлении обеспечения надлежащего качества транспортных услуг и готово обеспечить грузоотправителям перевозки грузов по Транскаспийскому маршруту. Так, проведены предварительные переговоры об использовании мощностей транспортного маршрута через Черное и Каспийское моря с европейскими партнерами. На сегодня ООО "ПКП ЛХС" (Республика Польша) проявило заинтересованность присоединиться к маршруту, и на следующем заседании Координационного Комитета по развитию ТМТМ ожидается присоединение ООО "ПКП ЛХС" к Транскаспийскому международному транспортному маршруту.

БОРЬБА С КОРРУПЦИЕЙ — ОДНА ИЗ КЛЮЧЕВЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ УСПЕХА

Ко времени окончания первых 100 дней работы команда Войцеха Балчуна продолжает активно бороться с проявлениями коррупции на железной дороге, в частности через внедрение прозрачных тендерных процедур. Существенное изменение подходов — спецификации тендеров готовятся под конкретные проекты, что даст возможность получить наиболее выгодные рыночные предложения. В сфере грузовых перевозок инициатива команды также направлена на исключение коррупционных действий, в частности из-за непрозрачного распределения вагонов.

В ближайшее время планируется внедрить пилотную компьютерную систему, которая будет автоматически распределять вагоны между клиентами и уберет коррупционную составляющую. Речь идет о рациональном распределении функционала и повышении ответственности за принятые решения. Конечно, построить систему, способную полностью заменить человека, в обозримом будущем вряд ли удастся, но создать инструмент для принятия управленческих решений посредством основных математических расчетов, учитывающих потребности в вагонах, их наличие и пригодность под те или иные грузы — и возможно, и необходимо.

Помимо прочего, руководство "Укрзализныци" планирует активизировать международную деятельность. Так, в одном из публичных выступлений Войцех Балчун заявил, что до конца года планируется создать международную марку "UZ Cargo International".

ПИНЧУК Алиса



Реализация механизма ввоза арендованного у нерезидента подвижного состава

Железнодорожный транспорт, пересекающий границу Украины, может находиться на таможенной территории Украины в качестве транспортного средства или в качестве товара.

Часто на практике, в свете оптимизации логистических процессов, вагоны, которые планируются для передачи в аренду или продажи украинской стороне, пустыми не идут, потому заходят на таможенную территорию Украины гружеными и рассматриваются таможенным органом в качестве транспортного средства, доставляющего товар. В таком случае такие вагоны при пересечении границы не требуют помещения под таможенный режим. И только после выгрузки товара на территории Украины, на основании соответствующих договоров аренды (лизинга), помещаются под таможенный режим временного ввоза или импорта.

Понятие аренды (лизинга) содержится в Гражданском кодексе Украины, Хозяйственном кодексе Украины, в Законе Украины "О финансовом лизинге" и в Налоговом кодексе Украины.

Гражданский кодекс Украины делит лизинг на прямой и непрямой. Хозяйственный кодекс Украины — на финансовый и оперативный, в зависимости от особенностей осуществления лизинговых операций.

Действующее законодательство не связывает с лизингом условие обязательного приобретения товара (объекта лизинга).

Согласно положениям Налогового кодекса Украины лизинг (аренда) может быть оперативным — на условиях иных, чем те, которые предусматриваются финансовым лизингом (арендой), и финансовым — если лизинговый (арендный) договор содержит одно из следующих условий:

— объект лизинга передается на срок, в течение которого амортизируется не менее 75% его первоначальной стоимости, а арендатор обязан на основании лизингового договора и в течение срока его действия приобрести объект лизинга с последующим переходом права собственности от арендодателя к арендатору по цене, определенной в таком лизинговом договоре;

— балансовая (остаточная) стоимость объекта лизинга на момент окончания действия лизингового договора, предусмотренного таким договором, составляет не более 25% первоначальной стоимости цены такого объекта лизинга, который действует на начало срока действия лизингового договора;

— сумма лизинговых (арендных) платежей с начала срока аренды равняется первоначальной стоимости объекта лизинга или превышает ее;

— имущество, которое передается в финансовый лизинг, изготовлено по заказу лизингополучателя (арендатора) и по окончании действия лизингового договора не может быть использовано другими лицами, кроме лизингополучателя (арендатора), исходя из его технологических и качественных характеристик.

Вместе с тем, в соответствии с Конвенцией о межгосударственном лизинге (1998 г.), финансовый лизинг — вид средне- и долгосрочного лизинга, предусматривающий выплату лизингополучателем в течение периода действия договора о лизинге сумм, покрывающих полную стоимость амортизации предмета лизинга или большую ее часть; операционный (оперативный) лизинг — тот, который заключается на срок меньший, чем амортизационный период. После окончания договора о лизинге предмет лизинга возвращается лизингодателю и вновь сдается в лизинг.

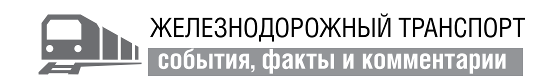
ВВОЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ КАК ТОВАРА ПО ДОГОВОРУ ЛИЗИНГА (АРЕНДЫ)

Согласно разъяснениям ГФСУ в Общедоступном информационном ресурсе (категория 207.04) для декларирования и оформления товаров, транспортных средств по договору финансового лизинга необходимо применять таможенный режим временного ввоза. ГФСУ исходит из такого условия, что объекты лизинга могут быть возвращены лизингодателю.

Но в некоторых случаях более уместным может быть использование режима импорта. По нашему убеждению, действующее законодательство не запрещает декларировать товар, ввезенный по договору лизинга (аренды), в режиме импорта.

Исходя из этого, лизингополучатель-резидент имеет право выбрать один из двух таможенных режимов:

— режим временного ввоза — более целесообразен в случае, если договор лизинга (аренды) является краткосрочным или предусматривает обязательный возврат лизингодателю-нерезиденту товара (основ-



ных средств) без каких-либо изменений, за исключением обычного износа в результате их использования;

— режим импорта — если договором лизинга (аренды) предусмотрено приобретение товара по истечении срока действия такого договора и уплаты остаточной стоимости товара.

Рассмотрим вышеуказанные таможенные режимы.

Так, согласно ст. 103 Таможенного кодекса Украины (далее — ТКУ) временный ввоз — таможенный режим, согласно которому иностранные товары, транспортные средства коммерческого назначения ввозятся для конкретных целей на таможенную территорию Украины с условным полным (ст. 105 ТКУ) или частичным (ст. 106 ТКУ) освобождением от обложения таможенными платежами и без применения мер нетарифного регулирования внешнеэкономической деятельности и подлежат реэкспорту до конца установленного срока без каких-либо изменений, за исключением обычного износа в результате их использования.

В таможенный режим временного ввоза с условным полным освобождением от обложения таможенными платежами помещаются исключительно товары, транспортные средства коммерческого назначения, указанные в статье 189 ТК Украины (временный ввоз транспортных средств коммерческого назначения на таможенную территорию Украины допускается при условии, что такие транспортные средства не будут использоваться для внутренних перевозок на таможенной территории Украины) и в приложениях B.1-B.9, C, D к Конвенции о временном ввозе (г. Стамбул, 1990 г.), на условиях, определенных этими приложениями, а также воздушные суда, которые ввозятся на таможенную территорию Украины украинскими авиакомпаниями по договорам оперативного лизинга.

То есть, вагоны могут использоваться только для ввоза товаров из-за границы, и не могут применяться для перевозки товаров в пределах Украины. Условное полное освобождение не может быть применено в нашем случае.

В таможенный режим временного ввоза с условным частичным освобождением от обложения таможенными платежами в соответствии с положениями Приложения E к Конвенции о временном ввозе (г. Стамбул, 1990 г.) могут помещаться товары (за исключением подакцизных), не указанные в статьях 105, 189 настоящего Кодекса, а также в приложениях B.1-B.9, C, D к Конвенции о временном ввозе (г. Стамбул, 1990 г.), или такие, что не соответствуют требованиям указанных приложений.

Поэтому, при необходимости использования ввезенных по договору лизинга (аренды) вагонов для внутренних коммерческих перевозок должен применяться режим временного ввоза с условным частичным освобождением от обложения таможенными платежами.

В соответствии с частью второй ст. 106 Таможенного кодекса Украины, за каждый полный или неполный календарный месяц заявленного срока пребывания на таможенной территории Украины уплачивается 3% суммы таможенных платежей, которая подлежала бы уплате в случае выпуска этих товаров в свободное обращение на таможенной территории Украины, рассчитанной на дату помещения их в таможенный режим временного ввоза. При реэкспорте ранее заявленного в режим временного ввоза товара и последующего его ввоза на таможенную территорию Украины в этом же режиме декларант снова оплачивает обязательные платежи в размере и порядке, установленных частью второй ст. 106 Таможенного кодекса Украины.

Максимальный срок временного ввоза — не более трех лет с момента помещения в режим. Срок может быть продлен таможней на основании заявления декларанта.

Согласно письму Государственной таможенной службы Украины от 30.10.2012 г. № 11.1/2-12.2/12163-ЕП Конвенция о временном ввозе, Таможенный кодекс Украины и положения Порядка выполнения таможенных формальностей не содержат норм, которые ограничивали бы возможность продления срока временного ввоза или вывоза товаров более трех лет с момента помещения таких товаров в таможенный режим временного ввоза. В связи с этим, данное письмо можно рассматривать фактически как позицию таможенных органов о возможности продления срока временного ввоза более 3 лет. Вместе с тем, такое продолжение не будет тянуть за собой обязанность по продлению уплаты таможенных платежей в соответствии со ст. 106 Таможенного кодекса Украины.

Однако, при реализации режима временного ввоза с условным частичным освобождением от обложения таможенными платежами в будущем может возникнуть ситуация, когда такой режим не будет продлен таможней и лизингополучатель вынужден будет вернуть объект лизинга лизингодателю, а при повторном временном ввозе снова оплатить все необходимые платежи. Также присутствует риск значительной переплаты лизингополучателем обязательных платежей в бюджет в связи с изменениями курса гривни к валюте договора.

Еще одним недостатком данного режима является отсутствие возможности передачи товара в пользование другим лицам по договорам субаренды.

Другим вариантом является импорт (выпуск для свободного обращения) — это таможенный режим, согласно которому иностранные товары после уплаты всех таможенных платежей, установленных законами Украины на импорт этих товаров, и выполнения всех необходимых таможенных формальностей выпускаются для свободного обращения на таможенной территории Украины.



Действующее законодательство Украины не содержит прямого запрета для декларантов на заявление в данный режим товаров, право собственности на которые ему не принадлежат (в частности по договору аренды).

В этом случае железнодорожные вагоны, помещенные в таможенный режим импорта, приобретают статус украинских товаров.

При импорте декларант должен оплатить все обязательные платежи: ввозную пошлину и налог на добавленную стоимость, причем курс в будущем уже не будет иметь влияния на обязательные платежи.

Преимуществом этого таможенного режима является возможность пользоваться товарами без ограничения срока их пребывания на таможенной территории Украины и без каких-либо таможенных ограничений, в том числе с возможностью передачи права пользования иным субъектам (субаренда). Кроме того, если арендатор желает приобрести объект лизинга в собственность в течение срока действия арендного (лизингового) договора или в момент его окончания, ему уже не придется менять таможенный режим, в котором находятся товары, и платить таможенные платежи.

НАЛОГОВЫЕ АСПЕКТЫ

Операции по ввозу основных средств на таможенную территорию Украины по договору финансового лизинга с нерезидентом являются объектом налогообложения НДС. Налогоплательщик относит суммы налога, уплаченные им в бюджет при растаможивании таких основных средств, в налоговый кредит. Начисление и уплата процентов или комиссии в составе арендного (лизингового) платежа в рамках договора финансового лизинга с нерезидентом не является объектом обложения НДС (Письмо ГУ ГФС в г. Киеве от 10.06.2016 г. № 13093/10/26-15-12- 05-11).

Согласно письму ГФС Украины от 16.11.2011 г. № 2874/5/15-3416, базой обложения НДС при осуществлении операций по поставке лизингодателем в финансовый лизинг имущества будет:

— по оказанным услугам — вся сумма лизингового платежа без учета процентов по кредиту и суммы, возмещает часть стоимости предмета лизинга;

— по поставленному имуществу — договорная (контрактная) стоимость, но не ниже цены покупки объекта лизинга.

Базой обложения НДС услуг при осуществлении операций по поставке лизингодателем в оперативный лизинг имущества будет вся сумма лизингового платежа.

Следовательно, при помещении вагонов в таможенный режим импорта уплаченные суммы налогов включаются в состав налогового кредита в том отчетном периоде, когда подана таможенная декларация; в случае применения режима временного ввоза с условным частичным освобождением уплаченные суммы налога включаются плательщиком в состав налогового кредита в отчетном (налоговом) периоде, в котором был уплачен налог.

Возврат полученного в финансовый лизинг основного средства является его поставкой, а потому операция по вывозу (возврату нерезиденту) основного средства, ввезенного на территорию Украины согласно договору финансового лизинга, подлежит обложению НДС по нулевой ставке, при условии, что такой вывоз подтвержден надлежащим образом оформленной таможенной декларацией. В случае если возврат полученного в финансовый лизинг основного средства осуществлен в таможенном режиме реэкспорта, то операция по вывозу (возврату нерезиденту) основного средства, ввезенного на территорию Украины согласно договору финансового лизинга, освобождается от налогообложения.

ВАЛЮТНЫЙ КОНТРОЛЬ

Закон Украины от 23.09.1994 г. № 185/94-ВР "О порядке осуществления расчетов в иностранной валюте" (далее — Закон № 185) регулирует экспортно-импортные операции, расчеты по которым проводятся в иностранной валюте.

Расчеты за экспорт и импорт товара без отсрочки платежа или с отсрочкой, что в соответствии с договором не превышает сроки, установленные законодательством Украины для осуществления таких расчетов, являются текущими торговыми операциями в иностранной валюте (п.10 Положения о порядке и условиях торговли иностранной валютой, утвержденного постановлением Правления НБУ от 10.08.2005 г. № 281 с изменениями и дополнениями, далее — Положение).

Согласно п. 12 Положения операции, связанные с выполнением обязательств по лизингу, являются валютными операциями, связанными с движением капитала.

Таким образом, положения Закона № 185 не применяются к операциям, связанным с выполнением обязательств по лизингу, учитывая то, что такие операции не относятся к текущим торговым операциям (разъяснение ГФС 114.02 ОИР).

Подводя итоги, следует отметить, что для реализации механизма ввоза на таможенную территорию железнодорожных вагонов на основании договоров аренды (лизинга) и использования их для внутренних коммерческих перевозок может применяться один из таких таможенных режимов: временный ввоз с условным частичным освобождением от обложения таможенными платежами; импорт (выпуск в свободное обращение). Также необходимо отметить, что описанные в статье положения могут применяться также к другим транспортным и основным средствам.

ХОМЕНКО Юлия, юрист
Юридической компании "Правозащита Украина"

Особенности организации доставки грузов автомобильным транспортом



Доставка грузов автомобильным транспортом является одним из наиболее распространенных видов услуг, которые предоставляют владельцы транспортных средств (автомобилей, автопоездов) юридическим и физическим лицам. Порядок доставки грузов автотранспортом в Украине регламентируется Гражданским кодексом Украины гл. 64 "Перевозки", Хозяйственным кодексом Украины гл. 32 "Правовое регулирование перевозки грузов", Законом Украины "Об автомобильном транспорте" от 5.04.2001 г. № 2344-III и Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине, утвержденными приказом Министерства транспорта Украины от 14.10.1997 г. № 363, а в международных автомобильных перевозках — Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом. Этими нормативными актами определены права, обязанности и ответственность владельцев автотранспорта, всех участников процесса доставки грузов (перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей). Деятельность экспедитора, как организатора и управителя процессом доставки грузов, регламентируется Гражданским кодексом Украины гл. 65 "Транспортное экспедирование", Хозяйственным кодексом Украины гл. 32 "Правовое регулирование перевозки грузов", Законом Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" от 1.07.2004 г. № 1955-IV.

В основе организации доставки грузов лежит транспортно-складская технология, которая направлена на внедрение наилучшей модели транспортной цепи. Целью транспортной цепи является получение эффективных логистических (время, расстояние, загрузка автомобиля, сохранность) и экономических (расходы денежных средств) показателей. Перевозки грузов автомобильным транспортом в Украине подразделяют на внутренние и международные. Ст. 47 Закона Украины "Об автомобильном транспорте" определяет внутренние перевозки грузов: "К внутренним перевозкам грузов относятся перевозки грузов между пунктами отправления и назначения, расположенными в Украине, и комплекс вспомогательных операций, связанных с этими перевозками, а также технологические перевозки грузов, которые осуществляются в пределах одного производственного объекта без выезда на автомобильные дороги общего пользования". К комплексу вспомогательных операций, связанных с внутренними перевозками грузов автотранспортом, в этой же статье относят:



— загрузка и выгрузка автомобильных транспортных средств;

— перегрузка грузов на другой вид транспорта или транспортное средство;

— сортировка, упаковка, обмерка и маркировка груза;

— накопление, формирование или дробление партий груза;

— хранение груза;

— транспортно-экспедиционные услуги.

Исходя из требований ст. 47 ЗУ "Об автомобильном транспорте" можно сделать вывод о том, что перевозка груза (физическое перемещение в пространстве) тесно связана с выполнением других логистических операций. В транспортной логистике перевозку в сочетании с другими операциями называют доставкой груза.

Ст. 53 Закона Украины "Об автомобильном транспорте" определяет международные перевозки пассажиров и грузов. Организацию международных перевозок пассажиров и грузов осуществляют перевозчики в соответствии с международными договорами Украины по вопросам международных автомобильных перевозок. В этой статье будут подробно рассмотрены операции процесса организации внутренней доставки грузов автомобильным транспортом. Процесс организации доставки груза автомобильным транспортом состоит из следующих операций:

— анализ совершенных доставок и выявление процессов (операций), в которых был перерасход времени, лишний пробег автомобиля, недогруз, поломки и т.д.;

— выявление потребности в доставках с применением методов прогнозирования и формированием плана грузоперевозок на месяц (квартал);

— анализ маршрутов грузоперевозок и выявление причин дополнительных расходов времени, денег, материальных и других ресурсов;

— моделирование транспортных цепей на основе рациональных маршрутов;

— составление моделей грузопотоков от мест хранения у отправителя до места хранения у получателя груза;

— формирование логистических и экономических требований к перевозчику (экспедитору), имеющих целью минимизацию расходов на доставку как партии груза, так и каждой учетной единицы доставляемого товара;

— выбор видов и типов автотранспортных средств, погрузочно-разгрузочных механизмов, а также выбор перевозчика (экспедитора) на основе разработанных требований;

— определение норм производительности транспортной единицы (автомобиля, автопоезда);

— расчет потребности в транспортных средствах по видам грузов;

— выбор эффективной модели взаимодействия транспортных и погрузочно-разгрузочных средств, интеграции в складской комплекс грузоотправителя и грузополучателя;

— разработка графиков доставки грузов в краткосрочном периоде (сутки, неделя);

— расчет грузооборота на автомобиль на маршруте по календарным периодам работ (за смену, сутки, неделю, месяц) и выбор эффективной модели.

Результатом проделанных операций является выбранная транспортная модель, определен транспортный коридор на основе наилучшего маршрута и сформированы требования к перевозчику на перевозку груза и выполнение других операций. К обозначенному результату следует добавить необходимость формирования фонда покрытия рисков и разработки финансовой модели скорейшего покрытия ущерба грузовладельца. Только в этом случае следует приступить к осуществлению рациональной и недорогой доставки (перевозки) грузов (товаров) от грузоотправителя до грузополучателя. Таким образом, реализуются следующие этапы технологического процесса доставки грузов:

➤ ФОРМИРОВАНИЕ ГРУЗОВОЙ ПАРТИИ

Этот этап является ключевым, т.к. во-первых — его результаты позволяют проверить верность расчетов показателей эффективности, к которым можно отнести:

Динамический коэффициент использования (коэффициент загрузки)(**$k_{з.дин}$**)

$$k_{з.дин} = V_{факт} / V_{констр}$$

где $V_{факт}$ — фактически перевезенный объем груза;
$V_{констр}$ — объем груза, определенный конструктивными возможностями автомобиля.

Себестоимость грузовых перевозок (**$C_{себ}$**) *определяется величиной эксплуатационных расходов в гривнях* (**$C_{экспл}$**)*, приходящихся на единицу транспортной работы в тонно-километрах* (**$P_{факт}$**):

$$C_{себ} = C_{экспл} / P_{факт}$$

Во-вторых — позволяет получить или потерять доход от дополнительных операций, т.е. зависит от возможности перевозчика (экспедитора) оценить этот этап по стоимости всех операций. Выполнение этого этапа тесно связанно с теми полномочиями, которыми заказчик перевозки наделил перевозчика (экспедитора). Необходимость (контроль) получения (предоставления) соответствующих полномочий вытекает из условий поставки между продавцом (грузоотправителем) и покупателем (грузополучателем), которые указываются в договоре купли-продажи. В качестве определения условий поставки могут использоваться Правила Incoterms® 2010, которые являются товарным знаком Международной торговой палаты. Если перевозчик (экспедитор) в плане переговоров поста-

вит пункт получение всей информации об отношениях между грузоотправителем и грузополучателем, то выполнение этих операций может быть не оплачено.

МАРКИРОВКА И ПЛОМБИРОВАНИЕ ГРУЗА

Маркировка грузов в Украине производится в соответствии с Межгосударственным стандартом ГОСТ 14192-96 (Маркировка груза), ДСТУ 2887-94 (Упаковка и маркировка) и Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине и содержит информацию о получателе, адрес доставки, наименование получателя, адрес отправителя, массу и размеры, общее количество мест, номер грузового места. Кроме этого, наносятся предупредительные знаки, указывающие правила хранения и перевозки товара. В соответствии с ДСТУ 2887-94 маркировка — это нанесение текста, условных обозначений и рисунков на упаковку и/или продукцию и подразделяется на транспортную, потребительскую, а также включает знаки опасности, манипуляционные знаки, предупредительные надписи, знаки экологичности, ярлыки и штрихкод. Схема маркировки контейнеров определена приказом Минтранса Украины от 20.08.2001 г. № 542 "Об утверждении Правил перевозки грузов в универсальных контейнерах". На территории Европейского Союза могут распространяться только те товары, которые соответствуют требованиям по маркировке ЕС. Директивы Европейского Союза устанавливают обязательные требования и стандарты маркировки для продуктов питания, бытовой техники, обуви, текстильных изделий, бытовой химии, опасных веществ, косметики и других групп товаров. Требования обеспечивают высокий уровень защиты потребителя путем информирования о составе и содержании продукта, сроках годности, особых мерах предосторожности и прочем.

ПРИНЯТИЕ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ

Принятие груза к перевозке регламентировано ЗУ "Об автомобильном транспорте" и Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине и другими нормативными актами. В соответствии с ЗУ "Об автомобильном транспорте" водитель обязан проверять надежность пломбирования, закрепления, накрытия и обвязки груза для его безопасной перевозки, а также обеспечить сохранение груза, принятого к перевозке, и своевременно его доставить грузовладельцу (уполномоченному им лицу). Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом предусматриваются обязанности водителя по приемке груза в соответствии с договором. В случае выполнения водителем функций экспедитора, т.е. представителя грузовладельца, на него возлагаются следующие обязанности:

— принятие груза от отправителя;
— охрана;
— надзор за креплением и укрытием груза;
— предотвращение порчи и повреждения груза;
— сдача груза в пункте назначения получателю.

Экспедиторы в дороге должны строго выполнять противопожарные правила, правила по охране труда и технике безопасности. Результаты приема-передачи груза оформляются актом, который подписывают представитель грузоотправителя и водитель транспортного средства. Ст. 308 Хозяйственного кодекса Украины возлагает ответственность за груз на перевозчика с момента его приемки.

ЗАГРУЗКА АВТОМОБИЛЯ

Загрузку автомобиля производит грузоотправитель или организует экспедитор (представитель грузополучателя) в соответствии с условиями поставки, которые согласовали продавец и покупатель товара. Этот товар для экспедитора (перевозчика) является грузом, а продавец — грузоотправителем, покупатель — грузополучателем. Поэтому в заявке на доставку (перевозку) заказчик должен указать всю информацию, необходимую для моделирования и расчета процесса погрузки. Учитывая состояние рынка грузоперевозок Украины, уровень правовой и операционной грамотности персонала заказчика, экспедитору (перевозчику) следует уточнять у заказчика объем, время и перечень участников операций процесса погрузки, отражая полученную информацию в положениях договора на оказание транспортно-экспедиторских услуг или договора перевозки. С целью минимизации потерь времени на согласование, формализацию ответственности и минимизацию потерь экспедитору следует требовать от заказчика экспедиторскую инструкцию, а перевозчику — инструкцию на перевозку груза. В случае, когда персонал заказчика не имеет достаточного уровня профессиональной подготовки для формирования такой инструкции, экспедитору (перевозчику) следует оказать помощь в ее составлении, повышая свой рейтинг посредством оказания услуги оформления экспедиторских документов.

ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ

Экспедитор (перевозчик) участвуют в оформлении товаросопроводительных документов или организуют их оформление в зависимости от условий поставки, которые согласовали продавец и покупатель товара. Этот товар для экспедитора (водителя автомобиля перевозчика) является грузом, а продавец — грузоотправителем, покупатель — грузополучателем. Документами внутренних перевозок являются:

— для автомобильного перевозчика — документ, который удостоверяет использование транспортного средства на законных основаниях (техпаспорт, маршрутный лист), другие документы, предусмотренные законодательством (справка о дезинфекции и т.д.);

— для водителя — удостоверение водителя соответствующей категории, регистрационные документы на транспортное средство, товарно-транспортная накладная или другой определенный законодатель-





ством документ на груз, другие документы, предусмотренные законодательством (медицинская книжка и т.д.).

В случае перевозки опасных грузов в дополнение к указанным документам обязательными документами являются:

— для автомобильного перевозчика — лицензия на предоставление соответствующих услуг;

— для водителя — свидетельство о допуске транспортного средства к перевозке соответствующих опасных грузов, свидетельство о подготовке водителей транспортных средств, которые перевозят опасные грузы, письменные инструкции на случай аварии или чрезвычайной ситуации.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОЦЕССА ПЕРЕВОЗКИ И ДОСТАВКИ ГРУЗА ПОЛУЧАТЕЛЮ

Выполняя перевозку груза, водителю следует точно исполнять инструкции заказчика (экспедитора) относительно маршрута движения, мест отдыха, информирования о состоянии груза и самого процесса перевозки, а также прогнозного времени прибытия, а экспедитору — инструкции заказчика относительно организации доставки. ЗУ "Об автомобильном транспорте" обязывает водителя:

— иметь при себе и передавать для проверки уполномоченным на то должностным лицам документы, предусмотренные законодательством, для осуществления отмеченных перевозок;

— проверять надежность пломбирования, закрепления, накрытия и обвязывания груза для его безопасной перевозки;

— обеспечить сохранение груза, принятого к перевозке, и своевременно его доставить грузовладельцу (уполномоченному им лицу);

— выполнять определенный нормативными актами режим труда и отдыха.

При перевозке груза водитель обязан выполнять Правила дорожного движения Украины. Зная требования ЗУ "Об автомобильном транспорте", организатору доставки груза — экспедитору следует проводить контроль документов перед выездом автомобиля с грузом на маршрут и быстро устранять выявленные несоответствия. Такая операция контроля является составляющей модели транспортной цепи. Пренебрежение контролем перед выездом на маршрут приводит к дополнительным расходам времени, мощностей и финансовых ресурсов. Важно, чтобы при транспортировке груз не ограничивал обзор водителя, не закрывал внешние световые приборы, светоповоротные устройства, номерные и опознавательные знаки, не создавал шум, не поднимал пыль и не загрязнял проезжую часть дороги. Даже исходя из этого объективного требования безопасности, водителю необходимо контролировать погрузку груза в автомобиль.

РАЗГРУЗКА АВТОМОБИЛЯ

После прибытия автомобиля к месту выгрузки, взаимной идентификации перевозчика и грузополучателя, приемки документов начинается выгрузка, т.е. перемещение груза из грузового отсека автомобиля на место приемки. Для штучных грузов — рампа, для сыпучих — заборное устройство и т.д. в зависимости от вида груза. В зависимости от способа погрузки и

разгрузки грузы подразделяются на три группы: штучные, навалочные и наливные. Технология погрузочно-разгрузочных работ, а также наличие и очередность операций для каждой группы имеют некоторые особенности. Так, для наливных грузов сначала проводят приемку по количеству и качеству, потом выгрузку (слив), а для штучных наоборот: сначала — выгрузку, а потом приемку по количеству и качеству. Моделируя процесс выгрузки (погрузки), следует помнить о необходимости технологической интеграции транспортного средства и оборудования склада (высота рампы, глубина и ширина погрузочно-разгрузочного фронта, грузоподъемность погрузочно-разгрузочных механизмов и т.д.). При расчете времени погрузочно-разгрузочных работ необходимо учитывать совокупную пропускную способность технологических участков склада.

➤ ПРИНЯТИЕ ГРУЗА ПОЛУЧАТЕЛЕМ

Передача груза получателю производится в соответствии с товарно-транспортной накладной. В пунктах назначения грузополучатель имеет право при принятии грузов проверить их массу, количество мест и состояние в случаях:

— прибытия грузов в поврежденных кузовах автомобилей (прицепах, отдельных секциях автомобиля, контейнерах и цистернах) или с поврежденными пломбами грузоотправителя;

— прибытия скоропортящихся грузов с нарушением срока доставки или с нарушением установленного Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине температурного режима при перевозке.



При определении количества груза с помощью взвешивания перевозчик не несет материальную ответственность в случаях расхождения между массой груза, которая указана в товарно-транспортных документах, и фактической массой груза, если разница массы не превышает:

— соответствующих нормативов естественных потерь массы груза, определенных в соответствии с действующим законодательством;

— технических норм точности весов.

С целью недопущения проблем с приемкой и оприходованием товара (груза) необходимо это требование Правил перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине учитывать в договоре на оказание транспортно-экспедиторских услуг (в договоре перевозки). В случае выполнения водителем функций экспедитора последний обязан обеспечить сохранность груза, исключить его порчу, нарушение упаковки и т.д. При передаче груза получателю экспедитор (перевозчик) оформляет акт приема-передачи по количеству и качеству, т.о. передавая ответственность. Оценка качества товара (груза) происходит одним из двух возможных способов: по внешним признакам и с привлечением экспертов (лаборатории). Ответственность экспедитора (перевозчика) определяется в денежном выражении и соответствует величине ущерба, который понес грузовладелец от уменьшения количества или ухудшения качества товара (груза). Порядок составления актов изложен в Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине. Ст. 314 Хозяйственного кодекса Украины определяет размер финансовой ответственности перевозчика за потерю, недостачу и повреждение груза.

➤ ПРОВЕДЕНИЕ РАСЧЕТОВ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА

Форма и порядок расчетов, а также случаи изменения размера оплаты за перевозку грузов и предоставление других услуг, связанных с этим, определяются перевозчиком (экспедитором) с заказчиком при заключении ими договора на перевозку грузов или договора на транспортно-экспедиторское обслуживание. Полнота и своевременность расчетов повышает рейтинг заказчика, что в итоге приводит к получению преференций от перевозчиков (экспедиторов). Информация о недобросовестном заказчике очень быстро распространяется в Интернете через соответствующие информационные порталы.

В заключение следует отметить: организатор доставки грузов обязан в полном объеме и качественно исполнить операции процесса управления грузовым потоком и транспортной цепочкой. Эффективные анализ, моделирование, расчет, выбор функционеров цепей, доведение до них параметров логистической и экономической эффективности, контроль исполнения этих параметров, а также моделирование рисков в цепях и выбор способов покрытия ущерба позволят вовремя, в целости доставить груз и полностью удовлетворить потребности заказчика в услуге.

ЛОМОВЦЕВ Валерий,
консультант, тренер
репетиционно-тренингового центра "ВИВА"



Типичные заблуждения при заключении международных контрактов

Залогом успешной сделки является детальное согласование всех ее аспектов еще на этапе, который предшествует ее заключению, а также тщательная разработка условий контракта применительно к каждой отдельной операции и контрагенту.

К сожалению, практика ведения хозяйственной деятельности свидетельствует о том, что, единожды разработав удобную проформу контракта, компании, как правило, не стремятся пересматривать привычные условия. Детально согласовываются лишь так называемые существенные условия — срок, цена, качество, момент перехода рисков. Все иные условия видятся сторонам не столь важными и должного внимания им не уделяется.

На первый взгляд может показаться, что иные условия действительно не столь важны. И на практике возможно это так, если контракт исполняется успешно и обе стороны удовлетворены в результате.

Но, как известно, так бывает не всегда, и, отстаивая нарушенные интересы, прежде всего, приходится обращаться к согласованным контрактом условиям.

Многочисленные случаи из нашей практики позволяют выделить целый ряд типичных ошибок или заблуждений, которые допускаются при заключении внешнеэкономических контрактов.

ПРЕДОСТАВЛЕННАЯ КОНТРАГЕНТОМ ИНФОРМАЦИЯ ВСЕГДА ПРАВДИВА

Первый шаг при составлении контрактов — фиксация реквизитов сторон (наименование, юридический адрес, уполномоченное лицо). Как правило, необходимые сведения предоставляются контрагентом, и в лучшем случае в качестве подтверждения предоставляются копии регистрационных документов. При этом актуальность таких документов и текущий статус контрагента вопросов не вызывают.

Вместе с тем, реквизиты контрагента — чуть ли не основное положение договора, которое крайне важно для защиты интересов при его недобросовестном исполнении. Так, отстаивая интересы клиента в, казалось бы, ясном и заведомо "выигрышном" арбитражном споре в связи с неоплатой поставленного товара, мы столкнулись с непредвиденной ситуацией — указанные в контракте данные о контрагенте оказались недостоверными. Ни указанного в контракте юридического адреса, ни компании с указанным наименованием в реальности не существовало. Единственным возможным исходом арбитражного разбирательства с несуществующим контрагентом было оставление иска без рассмотрения, что и было сделано арбитражем. Клиент не только не смог отстоять свои интересы, но и понес дополнительные расходы на арбитражный процесс. Нужно ли говорить о том, что при заключении контракта предоставленные контрагентом данные не проверялись.

Еще одним подводным камнем могут стать ограниченные полномочия представителей контрагента при заключении контракта.

Избежать таких ситуаций достаточно просто — актуальность предоставленных документов, объем полномочий и текущий статус контрагента нужно проверять. И вопреки сложившемуся мнению, для этого не всегда нужно привлекать юристов. Большинство популярных для сделок юрисдикций содержат открытые реестры, в которых бесплатно или за небольшую оплату можно получить необходимую информацию.

ДОСТАТОЧНО ЗНАТЬ ЛИШЬ ОДИН ИЗ ЯЗЫКОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОГО КОНТРАКТА

Не секрет, что, как правило, внешнеэкономический контракт заключен на двух языках. Хорошо, если контракт содержит оговорку о том, что превалирует именно тот язык контракта, которым Вы хорошо владеете. Но так бывает далеко не всегда. Поэтому перед подписанием такого контракта нужно не только убедиться, что условия контракта Вас устраивают, но и в том, что они идентичны в каждом из подписанных вариантов.

Более того, в некоторых юрисдикциях имеется императивное требование по использованию языка при заключении контрактов между отечественными предприятиями и между ними и иностранными предприятиями. Так, при заключении хозяйственных (торговых) договоров на территории Турции использова-

ние турецкого языка обязательно. Этот императив был введен турецким законодательством относительно употребления турецкого языка не только в договорах, но и других документах коммерческого характера, которые действуют в отношениях между турецкими лицами, а также такими лицами и их иностранными контрагентами и другими бизнес-партнерами, еще в 1926 г. Хотя это законодательство Турции уже в значительной степени устарело, поскольку ее интеграция в мировую экономическую систему привела к большому распространению, если не доминированию, английского языка, в особенности в сфере инвестиционных, торговых, корпоративных и финансовых отношений, турецкие суды применяют упомянутое требование закона, что может иметь серьезные негативные последствия как гражданского, так и уголовного характера, когда сделки заключаются в Турции. В частности, сделка может быть признана судом недействительной.

МАТЕРИАЛЬНОЕ ПРАВО, КОТОРОМУ ПОДЧИНЕН КОНТРАКТ, МОЖНО НЕ ВЫБИРАТЬ

Любая сделка, которую заключают стороны, подчиняется нормам права определенной юрисдикции. То есть, помимо согласованных условий контракта отношения сторон регулируются еще и правом какой-то страны (материальное право) или международным правом. Как правило, в контракте выбор материального права прописывается отдельным условием контракта. Ошибочным является не только выбор права, нормы которого неизвестны Вашему юристу, но и отсутствие договоренности сторон о выборе права в принципе.

Отсутствие положения о выборе материального права, конечно, не повлияет на законность заключенного контракта и не позволит требовать его расторжения, однако негативные последствия могут иметь место. Если материальное право в контракте не согласовано, оно будет определяться посредством специальных правил — коллизионных норм. К примеру, если речь идет о контракте на поставку товара китайским поставщиком, и стороны не согласовали иное, контракт будет регулироваться китайским законодательством, что при необходимости привлечения китайских юристов влечет за собой немалые расходы.

ЕДИНОЖДЫ РАЗРАБОТАННУЮ АРБИТРАЖНУЮ ОГОВОРКУ МОЖНО ПРИМЕНЯТЬ К ЛЮБОМУ КОНТРАКТУ

Арбитражная оговорка — это соглашение сторон о передаче спора по контракту в заранее согласованный арбитраж. Очень часто арбитражные оговорки составляются непрофессионально, а арбитражный орган избирается без учета специфики контракта.

Крайне важно не только заранее подумать о том, какой орган будет рассматривать спор в случае его возникновения, но и правильно указать наименование этого органа. В практике большое количество примеров того, когда наименование арбитражного органа или суда указывается неправильно, вследствие чего такая оговорка становится недействительной.

Также нельзя составить арбитражную оговорку на все случаи жизни и применять к любому контракту. Рекомендуя правильную арбитражную оговорку, нужно, прежде всего, смотреть на специфику контракта. Ведь есть специализированные узконаправленные арбитражные органы, которые компетентны в определенной сфере. К примеру, если речь идет о контрактах на поставку масличных культур, компетентным арбитражем будет арбитраж FOSFA. Если предметом поставки является зерно, спор лучше передать арбитражу GAFTA. В морских спорах нет более компетентного арбитража, чем LMAA.

Часто выбор компетентного органа для разрешения спора зависит и от страны местонахождения контрагента, от суммы контракта, и, составляя оговорку, все указанные факторы нужно оценивать в совокупности.

Говоря об арбитражной оговорке, нельзя не упомянуть о том, что она должна быть взаимосвязана с положением контракта о выборе материального права. Ведь рассмотрение спора арбитражным судом в Таллинне по материальному праву Украины в лучшем случае сделает такой спор длительным и крайне сложным для сторон, а в худшем — приведет к неудовлетворительному решению вследствие недостаточной компетенции состава трибунала в украинском законодательстве.

ОГОВОРКИ О ФОРС-МАЖОРЕ ВСЕГДА СТАНДАРТНЫ, А ЕДИНСТВЕННЫМ ОРГАНОМ, КОТОРЫЙ МОЖЕТ ЗАСВИДЕТЕЛЬСТВОВАТЬ ЕГО НАЛИЧИЕ, ЯВЛЯЕТСЯ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА

Условие о форс-мажорных обстоятельствах, при наступлении которых стороны освобождаются от ответственности за неисполнение обязательств по контракту, являются довольно статичными. И стороны контракта, и даже многие юристы, которые такой контракт согласовывают, редко задумываются о том, какие же обстоятельства действительно могут повлиять на возможность исполнения контракта. Чаще всего используется стандартный набор обстоятельств, а органом, который подтверждает их наступление, традиционно указывается Торгово-промышленная палата.

В ряде стран таким органом действительно является ТПП, в других странах это местные органы власти. Есть страны, в которых обстоятельства форс-мажора могут быть установлены исключительно в судебном порядке. Поэтому, заключая контракт, рекомендуем заранее получить информацию о про-



цедуре удостоверения таких обстоятельств в стране его исполнения. Особенно это актуально в тех случаях, когда речь идет о контракте на перевозку груза, предоставлении транспортно-экспедиторских услуг. Так, предоставляя услуги по перевозке груза через несколько стран, необходимо понимать, как это работает в каждой из стран, где при перевозке может случиться форс-мажор.

Неправильным является и невключение условий о форс-мажоре в контракт в принципе. В ряде стран форс-мажор материальным правом никак не регулируется. К примеру, если контракт, заключенный по английскому праву, не содержит оговорки о форс-мажоре, при возникновении таких обстоятельств стороны не смогут на них ссылаться как на основание для освобождения от ответственности.

РАСЧЕТЫ ПО КОНТРАКТУ — ЭТО ПРОСТО

С оплатой все действительно просто, если Ваш контрагент намерен ее произвести. При возникновении споров, к примеру, в связи с непоставкой предоплаченного товара, распространенной является тактика доказывания того, что оплата не производилась. При анализе документов выясняется, что оплата была, но от некоего третьего лица, которое со сторонами контракта никак не связано. Или что денежные средства уплачивались, но в качестве назначения платежа указывался иной контракт. Если во исполнение обязательств по контракту оплату осуществляет некое третье лицо, такие взаимоотношения сторон должны быть юридически грамотно оформлены.

Говоря об условиях осуществления расчетов, стоит упомянуть и о том, что не лишним будет указание в контракте о том, с какого момента обязательства по оплате считаются выполненными. Это может быть как момент направления поручения об оплате исполняющему банку, так и момент зачисления денежных средств на счет получателя.

Напоследок не лишним будет упомянуть и о том, что, согласовывая в контракте сложные формы расчетов, к примеру C&D или аккредитив, крайне важно понимать, как этот механизм работает, или поручить сопровождение расчетов компетентному специалисту.

ВЫВОДЫ

В настоящей статье мы делимся своим опытом заключения договоров и сопровождения в арбитражах споров, которые возникают из исполнения договоров.

Очень важно знать, с кем Вы имеете дело. Это особенно актуально в наше время, когда сделки, например, на фрахтовом рынке, заключаются иногда в течение нескольких часов. Хорошо, когда контрагент Вам известен по предшествующим этому контракту делам. Если же сделка заключается с малоизвестным лицом, которое не имеет устоявшейся репутации на рынке, то спешка может иметь непредсказуемые последствия. В этом случае необходимо с особенной тщательностью относиться к положениям контракта и другим формальностям, а при ближайшей возможности навести соответствующие справки. При исполнении такого контракта также нужно проявлять крайнюю осмотрительность и внимание к деталям.

К счастью, современные юристы частенько имеют не только юридическое образование. Второе филологическое образование для практикующего юриста не будет излишней роскошью. В любом случае при выходе на внешний рынок желательно, даже обязательно, знать условия работы на нем, так что консультация местного специалиста бывает просто необходима.

Выбор материального права в современной рыночной ситуации очень важен, причем желательно согласовать заранее материальное право, которому подчиняется контракт, с местом рассмотрения возможного спора. На заре развития нашей практики в иностранных арбитражах мы сопровождали спор, который возник между крупным трейдером и экспедитором, работавшими на украинском рынке. Арбитражный трибунал, который собрался в Таллинне, плохо ориентировался в украинском праве — материальном праве сделки. Как мы ни старались, какие авторитетные мнения специалистов по украинскому праву ни представляли, молодые и продвинутые арбитры не смогли поверить в то, что украинское право такое дремуче отсталое, даже просто все еще "советское", и разрешили спор в соответствии со своими представлениями о праве и справедливости, которые отнюдь не соответствовали действующим на то время нормам украинского права. Хорошо, что стороны в итоге достигли компромисса, и незаконное решение арбитража не пришлось исполнять в Украине.

С тех пор прошло немало времени, и мы сейчас предпочитаем английский арбитраж по нормам английского права. Однако, как и всякая юрисдикция, английская юрисдикция имеет свои особенности, которые нужно знать. В частности и особенности, это касается освобождения от ответственности на основания заявления о форс-мажорных обстоятельствах (непреодолимой силе). Окончательное решение о признании случаев, на которые ссылается сторона, форс-мажором входит в исключительную компетенцию арбитражного трибунала, так что бывают такие казусы, когда обстоятельство, признанное форс-мажорным ТПП Украины, не признается таковым английским трибуналом, причем вполне обоснованно.

Таким образом, каждый договор нуждается в должной подготовке, особенно когда он заключается с неизвестным партнером на новом для Вас рынке. При возникновении споров мы рекомендуем разрешать их путем достижения мирового соглашения, однако всегда нужно быть готовым к рассмотрению спора в арбитраже или суде.

ГОРОВАЯ Карина, старший юрист
Interlegal, Международная юридическая служба

Перевозка грузов по воздуху: безопасность и упрощение формальностей

Инициативы Международной организации гражданской авиации (ICAO) и Всемирной таможенной организации (ВТамО) в упрощении формальностей при перевозке грузов по воздуху



Вопросы повышения безопасности и упрощения формальностей при перевозке грузов по воздуху в последнее время особенно важны для международной торговли и развития мировой экономики. С этой целью ICAO и ВТамО провели несколько международных конференций в Сингапуре (2012 г.), в Бахрейне (2014 г.) и в Куала-Лумпуре (28.07.2016 г.).

Сингапурская конференция предложила план совместных действий, включающий ряд коллективных инициатив.

Конференция в Бахрейне подчеркнула необходимость распространения практики сотрудничества с международного уровня на региональный и национальный уровни.

В результате этих инициатив были осуществлены следующие мероприятия из плана совместных действий:

— опубликована подготовленная совместно ICAO и ВТамО брошюра "Глобальные грузовые авиаперевозки", первое издание которой вышло в 2013 г., второе издание было представлено на конференции в Куала-Лумпуре в 2016 г. на английском языке;

— разработаны совместные учебные практикумы по безопасности перевозки авиагруза и упрощению формальностей, опробованные в 2015 г. и внедряющиеся в настоящее время в регионах;

— в 2015 г. начала применяться экспериментальная программа "Уполномоченный экономический оператор/зарегистрированный агент";

— создана совместная Рабочая группа по предварительной информации об авиагрузе, которая действует с августа 2014 г.

Конференция в Куала-Лумпуре собрала свыше 300 делегатов более чем из 70 государств, а также представителей отраслевых, международных и региональных организаций и научных кругов.

Конференция подчеркнула успех глобальных инициатив и призвала завершить начатую ICAO и ВТамО работу по реализации плана действий и считает необходимым продолжить работы в области предварительной информации об авиагрузе, представляемой до его погрузки на борт воздушного судна.

Было выражено стремление добиться большего прогресса в реализации предложений об использовании механизмов взаимодействия между программами, касающимися зарегистрированных агентов и уполномоченных экономических операторов. Конференция предложила способствовать координации действий между службами авиационной безопасности и таможенными службами на региональном и национальном уровнях путем проведения совместных практикумов.

В качестве средства укрепления сотрудничества между различными ведомствами, действующими в разных аэропортах в государстве, конференция рекомендовала использовать национальные комитеты по авиационной безопасности и национальные комитеты по упрощению формальностей при воздушных перевозках.

Конференция предложила расширить план действий с тем, чтобы уделить внимание внедрению электронных каналов связи для оформления партий грузов и электронной документации.

Внедрение безбумажных технологий, таких как электронные декларации о безопасности грузовой отправки и электронные грузовые накладные, будет способствовать сохранению основного преимущества воздушного транспорта — быстроты доставки, и повышению его конкурентоспособности, особенно в условиях расширяющихся рынков электронной торговли.

Упрощение формальностей Приложение 9 к Конвенции о международной гражданской авиации. Четырнадцатое издание. Октябрь 2015 г.

В октябре 2015 г. вышло Четырнадцатое издание Приложения 9 к Конвенции о международной гражданской авиации "Упрощение формальностей", которое с 25.02.2016 г. заменило все предыдущие издания Приложения 9.

Издание включает положения, вытекающие из решений 8-го совещания Группы экспертов FAL, состоявшегося в Монреале в ноябре 2014 г., по таким вопросам: оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, машиносчитываемые проездные документы (МСПД), упрощение формальностей при перевозке груза и база данных ИНТЕРПОЛА об украденных и потерянных проездных документах (SLTD).

В Разделе **А. Определение терминов** нового издания введены новые понятия:

— **Автоматизированная система пограничного контроля (АСПК)** — подтверждает подлинность электронного машиносчитываемого проездного документа или идентификационного жетона, определяет, что данный пассажир является законным владельцем документа или идентификационного жетона, запрашивает данные из системы пограничного контроля и устанавливает право на пересечение границы в соответствии с заранее определенными правилами.

— **Интерактивная API (i API)** является электронной системой, с помощью которой в период регистрации элементы данных API, собранные эксплуатантом воздушного судна, передаются государственным органам, которые в пределах времени оформления пассажира на стойке регистрации направляют этому эксплуатанту ответное сообщение по каждому пассажиру и/или члену экипажа.

— **Необходимые меры предосторожности**. Проверка, осуществляемая в пункте вылета надлежащим образом подготовленными сотрудниками эксплуатанта воздушного судна, с целью убедиться в наличии у каждого пассажира действительного проездного документа и, где это применимо, визы или разрешения на жительство, необходимых для въезда в принимающее государство. Эта проверка предназначена для выявления несоответствий (например, явных изменений в документах).



— **Режим одного окна.** Средство, позволяющее сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы в одном пункте въезда/ввоза, чтобы выполнять все нормативные требования, связанные с импортом, экспортом и транзитом. В случае электронной информации отдельные элементы данных следует представлять только один раз.

— **Уполномоченный экономический оператор (УЭО).** Участник любого вида внешнеэкономической деятельности, чьи функции одобрены национальной таможенной администрацией или от ее имени как соответствующие нормам Всемирной таможенной организации или эквивалентным стандартам обеспечения безопасности цепи поставок товаров. К УЭО могут относиться производители, импортеры, экспортеры товаров, брокеры, перевозчики, консолидаторы, посредники, эксплуатанты портов, аэропортов, терминалов, интегрированные операторы, складские операторы, дистрибьюторы и экспедиторы.

В Примечании к определению сказано, это определение приведено в соответствие с определением, содержащимся в документе Всемирной таможенной организации "Рамочные стандарты безопасности и обеспечение мировой торговли".

В новом издании в **Главе 4. Ввоз и вывоз грузов и других предметов** применяется понятие уполномоченный оператор. Так, в пп. 4.9.1 **Рекомендуемая практика** говорится, что "*Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос о введении программ для уполномоченных экономических операторов, предусматривающих усиление мер безопасности и создание при этом условий для введения облегченного таможенного контроля".*

В Примечании к этому пункту сказано, что "*Облегченный таможенный контроль может включать более низкий уровень физических проверок и досмотров, представление ограниченного набора данных, уведомление о планируемой проверке до прибытия товаров и другие упрощенные меры. Меры контроля следует основывать на требующейся информации, представляемой в таможенную службу заранее, и на использовании процедур оценки степени риска".*

В пп. 4.9.2 **Рекомендуемая практика** говорится, что "*Договаривающимся государствам следует поощрять заключение с другими странами соглашений или договоренностей о взаимном признании соответствующих программ уполномоченных экономических операторов или аналогичных программ".*

В разделе **В. Информация, требуемая государственными полномочными органами** в пп. 4.11.1 **Рекомендуемая практика** предлагается *"В целях упрощения формальностей, где это представляется возможным, Договаривающимся государствам следует рассмотреть вопрос об использовании имеющейся предварительной информации о грузе при осуществлении последующих таможенных процедур по выпуску/очистке импортируемых, экспортируемых и/или транзитных товаров".*

Таким образом, создаются предпосылки для активизации международной торговли с использованием воздушного транспорта путем создания условий для использования основного преимущества авиационного транспорта в скорости доставки груза за счет упрощения формальностей при оформлении грузов, более широкого применения информационных технологий и внедрения технологии одного окна.

ЯЦЕНКО Виктор, эксперт журнала "ТРАНСПОРТ"




Grain forum
& Maritime Days in Odessa

Решение энергетических проблем Украины путем совершенствования систем менеджмента

Украина испытывает дефицит энергоносителей, который особенно обострился в последнее время. Одним из эффективных путей решения энергетических проблем может стать массовое совершенствование систем энергоменеджмента отечественными предприятиями и организациями. В этой связи в статье приведено описание современной системы энергоменеджмента в соответствии со стандартом ISO 50000, возможности и потенциальная польза ее внедрения. Также на примере Германии рассмотрены действенные способы законодательного стимулирования энергоэффективности и внедрения систем энергоменеджмента в масштабах государства, что может стать хорошим примером и для нашей страны.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ УКРАИНЫ

Энергетические проблемы в Украине сегодня имеют несколько основных причин. Во-первых, это отсутствие достаточного количества газа собственной добычи и, следовательно, зависимость от поставок газа из-за рубежа. Большой объем этих поставок идет из России. Все годы независимости отмечались многочисленные недоразумения и скандалы, связанные с такими поставками. Сегодня эти проблемы многократно усугубились. Во-вторых, многие угольные шахты Донбасса оказались на территориях, временно не подконтрольных Украине. Среди них — все шахты с антрацитовыми сортами угля, которые в основном используются на украинских тепловых электростанциях. Поэтому стране приходится и уголь покупать за рубежом. В-третьих, в Украине еще не прошел "Чернобыльский синдром", настороженное отношение к атомным электростанциям. Кроме того, у нас не производится собственное ядерное топливо, его также приходится закупать за рубежом. Таким образом, Украина, которая всегда имела избыток вырабатываемой электроэнергии, вынуждена ее также импортировать.

И, наконец, известно, что энергоемкость продукции украинских предприятий в несколько раз выше, чем на предприятиях развитых стран. При таких условиях говорить о конкурентоспособности украинских товаров на международных рынках очень сложно.

В этой связи перед Украиной все острее встает проблема обеспечения энергоэффективности во всех сферах жизнедеятельности.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ

В последние годы расширяются действия Международных организаций в области энергоменеджмента и энергоэффективности.

В качестве примера можно привести Рабочую группу по энергоменеджменту (РГЭМ) Технического Комитета 242 международной организации по стандартизации (ISO), которая использует обширный опыт своих 13 стран-участниц для того, чтобы ускорить принятие и использование систем энергоменеджмента, таких как ISO 50001, в промышленности и в зданиях



коммерческого назначения по всему миру. Ключевые тематические области деятельности по энергоменеджменту:

— разработка модели проектов; выявление и распределение ресурсов; поддержка национальных программ и политики в этой сфере;

— совместная работа с РГЭМ для продвижения лучших мировых практик по ISO 50001;

— обеспечение техническими экспертами правительств и других административных участников по вопросам разработки, оформления, реализации и оценки программ с целью помощи организациям при внедрении стандартов.

Международной организацией, действующей в сфере энергоменеджмента, является также Форум по чистой энергии (CEM) — мировой правительственный форум высшего уровня, сосредоточенный на ускорении перехода к глобальной экономике чистой энергии. Одними из основных глобальных целей CEM являются повышение мирового уровня энергоэффективности и использование возобновляемых источников энергии.

Сотрудничество с международными организациями, изучение и использование передового зарубежного опыта в этой сфере должно способствовать решению проблем энергоэффективности в Украине.

В настоящее время в Украине параллельно выполняется и планируется целый ряд проектов в сфере энергоэффективности и энергоменеджмента. Так, в стадии реализации находится третья фаза проекта "Стратегия повышения отраслевой конкурентоспособности для Украины", который выполняется в рамках Инициативы OECD для Восточной Европы и южного Кавказа. Одним из основных направлений проекта является улучшение в Украине ситуации в сфере энергоэффективности. В ходе выполнения проекта отмечено, что между развитыми европейскими странами и Украиной в сфере энергоэффективности имеется существенный разрыв, который характеризуется, в частности: несовершенством системы мотивации решения задач энергоэффективности — отсутствием соответствующей законодательной и методической базы, сложностями с финансированием и т.п.; недостаточным пониманием проблематики энергоэффективности среди конечных потребителей; восприятием энергоэффективности как несущественного вопроса для частных компаний; нежеланием конечных пользователей заниматься энергоэффективностью и заключать долговременные контракты в этой сфере; разрывом на рынке труда — повышенным спросом на экспертов в сфере энергоэффективности и одновременно их ограниченным предложением и др.

Отдельно здесь выделено несовершенство систем энергоменеджмента на большинстве украинских субъектов хозяйствования и невосприятие этими субъектами аутсорсинга управления в сфере энергетики.

Параллельно в рамках сотрудничества между Организацией Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО) и Национальным техническим университетом Украины "Киевский политехнический институт" (НТУУ "КПИ") началась реализация проекта технической помощи UKR IEE "Внедрение стандарта систем энергоменеджмента в промышленности Украины", финансируемого за счет Глобального экологического фонда (ГЭФ).

Целью проекта является развитие рыночных условий для повышения энергоэффективности и внедрения международного опыта в управлении энергопотреблением энергоемких производственных предприятий Украины — больших, средних и малых, как основы для повышения их конкурентоспособности при обеспечении комплексного подхода к снижению выбросов парниковых газов и улучшению окружающей среды.

Планируется также проведение еще ряда проектов, финансирование которых могут осуществлять ЕИБ, ЕБРР, НЕФКО, GIZ, другие фонды и финансовые структуры. С украинской стороны в осуществлении этих проектов принимают участие такие государственные органы, как Госэнергоэффективности, Минрегион, Минэкономразвития, Минприроды Украины.

Но, к сожалению, все эти проекты не скоординированы друг с другом, не имеют общей цели, не налажен обмен информацией между ними, а потому они не могут дать максимального эффекта. Кроме того, многие из этих проектов направлены на осуществление разовых мероприятий в сфере энергосбережения и повышения энергоэффективности, а не на разработку систем энергоменеджмента, которые содержат в себе встроенный механизм самосовершенствования в этой сфере, т.е. дают предприятиям, выражаясь иносказательно, не рыбу, а сеть для ловли рыбы.

НЕОБХОДИМОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ СЭНМ

Рассмотрим подробнее причины целесообразности внедрения систем энергетического менеджмента. Это, прежде всего, растущее мировое потребление энергии при одновременном сокращении природных ресурсов и вызванное использованием ископаемых видов топлива изменение климата. К человечеству пришло понимание, что ответственность перед будущими поколениями требует не только политических действий отдельных государств и международного сообщества, но и бизнес-стратегий для эффективного использования энергии. Именно при помощи эффективного энергоменеджмента предприятия могут внести существенный вклад в сбережение ресурсов и защиту климата. Инструменты системы менеджмента обеспечивают необходимую основу для оптимизированного использования энергии и связанного с ним сокращения производственных выбросов углекислого газа. В контексте развития энергетических рынков они также идеально подходят в качестве системного инструмента экономии денежных средств.

Стандарт ISO 50001 может применяться во всех организациях, независимо от их отраслевой принадлежности и размера. Для производственных предприятий энергоемких отраслей этот стандарт приобретает особую актуальность. Но даже для предприятий среднего размера введение системы энергоменеджмента позволяет выявить значительный потенциал энергосбережения. Стандарт ISO 50001 регулирует требования к эффективному обращению с энергией и позволяет проводить систематическую оценку энергопотребления. На этой основе можно реализовывать потенциал для постоянного улучшения энергоэффективности. Имеется много веских причин для внедрения систем энергетического менеджмента. Вот некоторые из них: идентификация энергоемких процессов и производственных областей с потенциалом энергосбережения; снижение расходов на энергию; уменьшение эмиссий парниковых газов; использование законодательных льгот и послаблений (например, для Германии это схема выплат компенсаций по Закону об энергоэффективности); безопасность энергоснабжения; соблюдение соответствующих законодательных требований.

Как уже упоминалось, построение системы энергоменеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 50001 по своей сути сопоставимо с построением системы экологического менеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 14001. Основу для постоянного улучшения этих систем менеджмента (как и всех остальных систем менеджмента) представляет цикл Деминга. Между обоими стандартами существует большое структурное сходство. Для организаций с эффективной системой экологического менеджмента (ISO 14001) внедрение требований стандарта ISO 50001 можно выполнить легче.

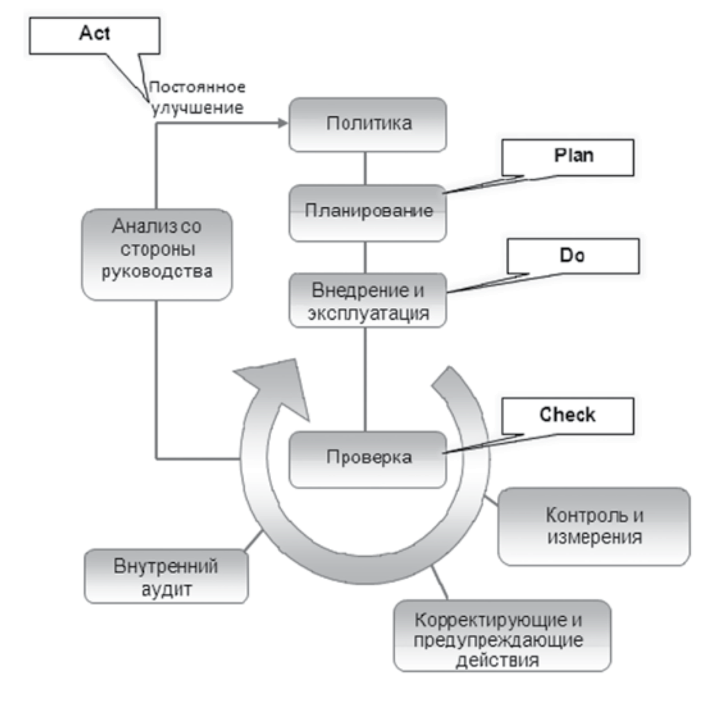


Рис. 1. Модель системы энергетического менеджмента

Модель системы энергетического менеджмента с привязкой к этапам цикла Деминга представлена на рис. 1. Кратко опишем ее, обращая внимание на связь с системой экологического менеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 14001.

При введении системы энергоменеджмента высшее руководство, в первую очередь, должно сформулировать свою энергетическую политику. Она утверждает основополагающие руководящие линии в области энергетики и основные принципы действия предприятия, а также определяет долгосрочные цели для энергоменеджмента. Подобное требование присутствует во всех системах менеджмента.

Энергетическое планирование согласуется с энергетической политикой и должно вести к осуществлению действий, направленных на постоянное улучшение энергетической результативности деятельности организации. В процессе энергетического планирования организация должна идентифицировать применимые к ее деятельности законодательные и другие требования в отношении использования и потребления энергии, а также обеспечения энергетической эффективности. Энергетическое планирование начинается с энергетического анализа. Энергетическое планирование включает анализ тех видов деятельности организации, которые могут влиять на энергетическую результативность, т.е. на измеряемые результаты, относящиеся к энергетической эффективности (отношению между полученным результатом, относящимся к выполнению работы, услуге, товарам или энергии, и энергией, поступившей на вход), использованию и потреблению энергии. Обратим внимание, что на потребление энергии в организации могут влиять здания, оборудование, системы, процессы и персонал. Для проведения энергетического анализа необходимо установить энергетический базис (ориентиры, выраженные в количественном исчислении, дающие основу для сравнения энергетической результативности) и определить показатели, подходящие для осуществления мониторинга и измерения результативности ее энергетической деятельности. В результате проведения энергетического анализа организация определяет области значительного использования энергии (аналог существенных экологических аспектов ISO 14001) и приоритеты возможных действий для улучшения энергетической результативности.

После этого организация устанавливает энергетические цели и задачи, учитывая законодательные и другие требования, которые она обязалась выполнять, режимы значительного использования энергии и возможности для улучшения энергетической результативности согласно тому, как это определено в энергетическом анализе. Организация также должна рассмотреть условия, связанные с ее финансовым состоянием, управлением процессами и веде-



нием бизнеса, варианты технологических решений, а также точки зрения заинтересованных сторон. Для достижения установленных целей и задач организация должна разработать и выполнить планы соответствующих мероприятий. Эти моменты также соответствуют требованиям ISO 14001.

Системы энергетического менеджмента позволяют не просто проводить отдельные разовые мероприятия по уменьшению потребления энергии. Они являются действительно системным постоянно действующим инструментом, позволяющим организациям определять и анализировать все аспекты своей деятельности, связанные с энергией, и управлять ими для повышения энергоэффективности, получая при этом как экономические, так и экологические преимущества. А для государств и мирового сообщества в целом такие системы являются весомым вкладом в достижение устойчивого развития.

Первым шагом к внедрению **системы энергоменеджмента** может стать проведение **энергоаудита**. Так называется систематическая инспекция и анализ использования и потребления энергии оборудованием, зданием, системой или организацией с целью идентификации потоков энергии и потенциала для повышения эффективности использования энергии, а также составление отчета о результатах. Требования к энергоаудитам определены в международном стандарте ISO 50002 и в немецком стандарте DIN EN 16247-1. В соответствии с этими стандартами, энергоаудиты должны:

a) базироваться на фактических, замеренных, поддающихся проверке эксплуатационных данных энергопотребления и характеристиках нагрузок (для электроэнергии);

b) включать в себя подробную проверку характеристик энергопотребления зданий или групп зданий и производственных процессов или оборудования в промышленности, в том числе транспортировки;

c) быть основанными на возможностях анализа стоимости жизненного цикла, а не простого срока окупаемости, для учета долгосрочных сбережений, остаточной стоимости долгосрочных инвестиций и ставок дисконтирования;

d) являться соразмерными и таким образом репрезентативными, чтобы это обеспечивало достоверную картину общей энергоэффективности, а также позволяло выявить наиболее важные возможности для улучшения.

Энергоаудиты должны предоставлять возможность проведения подробных валидированных расчетов по предлагаемым мерам и тем самым давать четкую информацию о потенциальной экономии. Данные, используемые для энергоаудита, должны сохраняться для исторических анализов и прослеживания выполненной работы. Заметим также, что энергоаудиты в соответствии со стандартом DIN EN 16247-1, нельзя отождествлять с аудитами систем энергоменеджмента. При энергоаудитах анализируются конкретные данные с тем, чтобы выявить потенциалы энергосбережения, в то время как при аудите системы энергоменеджмента проверяется соответствие системы энергоменеджмента требованиям стандарта ISO 50001.

ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ И СТИМУЛИРОВАНИЯ СЭНМ

Если в Украине только сейчас подходят к пониманию важности энергоменеджмента и энергоаудитов для повышения энергоэффективности и решения энергетических проблем, то в Европейском Союзе давно уже это осознали. Однако там поняли важность еще одного обстоятельства. Несмотря на то, что как экономическая, так и экологическая польза от энергоменеджмента и энергоаудитов кажется вполне очевидной, этого, к сожалению, не всегда достаточно, чтобы предприятия захотели заниматься этой деятельностью. Для того, чтобы подобные подходы широко и успешно распространялись в стране, необходимо, кроме разъяснения его реальной пользы для предприятий, осуществлять законодательное стимулирование деятельности в области энергоэффективности и энергоменеджмента. В Европейском Союзе введен ряд соответствующих директив. Одной из основных в этой области является директива 2012/27/EU по энергетической эффективности. Показательными являются причины принятия этой директивы: "Союз сталкивается с беспрецедентными вызовами, которые вызваны необходимостью преодоления растущей зависимости от импорта энергоносителей, нехватки энергоресурсов и экономического кризиса, а также сдерживания изменения климата. Энергоэффективность является ценным инструментом для решения этих проблем. Она повышает надежность энергоснабжения Союза за счет снижения потребления первичной энергии и импорта энергии. Она способствует экономически эффективному уменьшению выбросов парниковых газов и тем самым смягчению последствий изменения климата. Переход к повышению энергоэффективности экономики должен также ускорить распространение инновационных технологических решений, повысить конкурентоспособность промышленности ЕС и тем самым стимулировать экономический рост и создание высококачественных рабочих мест в ряде отраслей промышленности, связанных с энергетической эффективностью".

В 2007 г. Советом ЕС было принято решение к 2020 г. сэкономить 20% первичной энергии по сравнению с прогнозом, и европейские государства в директиве 2012/27/EU обязались разработать национальные планы действий по достижению этой цели. В статье 8 этой директивы определяется обязанность государств-членов содействовать доступности высококачественных энергоаудитов. Государства-члены также обязаны разрабатывать программы, поощряющие малые и средние предприятия добровольно проходить энергоаудиты. Для крупных предприятий в

директиве имеется обязательство провести первые энергоаудиты не позднее 5.12.2015 г. и затем проводить их каждые 4 года.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ СЭНМ В УКРАИНЕ

Решению проблем энергоэффективности в Украине может способствовать сотрудничество с международными организациями, изучение и использование передового зарубежного опыта в этой сфере. Основываясь, в частности, на опыте Германии, можно сделать вывод, что сочетание обязательных требований с экономическим стимулированием повышения энергоэффективности предприятий было бы весьма полезно внедрить и в украинское законодательство. Это способствовало бы решению наших энергетических и частично экономических проблем, а также фактически приблизило бы Украину к соответствию европейским стандартам, что само по себе является важной и актуальной задачей, особенно в условиях действия Соглашения об ассоциации Украины и ЕС.

Опыт обеспечения энергоэффективности в Германии

Как же подошли к реализации этой директивы в Германии? За общую ее реализацию отвечает Федеральное министерство экономики и энергетики (BMWi), при этом его поддерживает Федеральное бюро энергоэффективности. Для обеспечения соблюдения упомянутых требований директивы 2012/27/EU в Германии используются два подхода.

С одной стороны, существует **добровольный подход**, связанный с **финансовым стимулированием**, в последние годы успешно реализуемый при помощи Постановления о возврате налога на электроэнергию эффективных систем (SpaEfV) и Закона о возобновляемых источниках энергии. Поскольку стоимость электроэнергии и соответствующий налог в Германии очень высоки, предприятия могут получить действительно существенную экономическую выгоду.

С другой стороны, в 2015 г. вступил в силу измененный Закон об энергетических услугах и других мерах по повышению энергоэффективности, который регулирует **обязательный подход**.

Следует отметить, что оба эти подхода предусматривают внедрение систем энергоменеджмента в соответствии с требованиями стандарта ISO 50001 или системы экологического менеджмента в соответствии с EMAS, а если такой системы нет, то проведение энергоаудитов в соответствии со стандартом EN 16247-1 как альтернативу для малых и средних предприятий.

Реальный опыт Германии показывает действенность этих подходов, мероприятия по повышению энергоэффективности проводятся на большом количестве немецких предприятий с привлечением соответствующих специалистов. Сочетание двух подходов к реализации директивы 2012/27/EU в Германии проиллюстрированы на рис. 2.

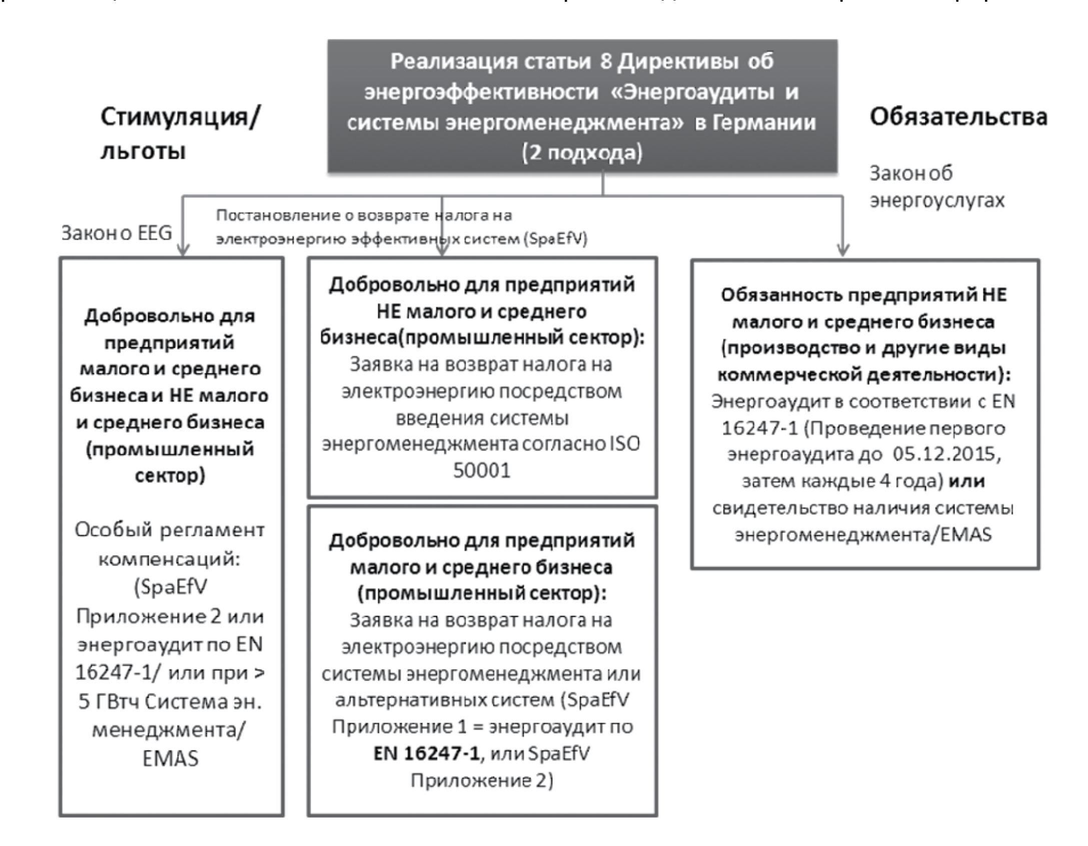


Рис. 2: Реализация статьи 8 Директивы об энергоэффективности в Германии



Как уже упоминалось выше, в настоящее время в Украине реализуется ряд проектов в сфере энергоэффективности и энергоменеджмента. Их организуют и финансируют ряд международных организаций и фондов, таких, например, как ЮНИДО, OECD, ЕИБ, ЕБРР, НЕФКО, GIZ и др. Но, поскольку эти проекты не скоординированы друг с другом, не имеют общей цели, не обмениваются информацией, не носят комплексного характера, они не могут дать соответствующего эффекта.

В связи с вышеизложенным, Украинская ассоциация качества (УАК) готова предложить комплексный проект по решению проблем энергоэффективности в Украине путем внедрения систем энергоменеджмента на отечественных предприятиях (организациях). УАК имеет успешный опыт выполнения подобных международных проектов в сфере менеджмента качества и экологического менеджмента.

В соответствии с этим проектом предлагается выполнение следующих основных работ:

— обучение группы специалистов в сфере энергоменеджмента по программам, соответствующим европейским и международным требованиям;

— сертификация обученных специалистов независимым органом сертификации, аккредитованным в соответствии с требованиями ISO 17024 и имеющим полномочия выдавать сертификаты международного образца;

— разработка и внедрение пилотных систем энергетического менеджмента в четырех организациях Украины с участием обученных специалистов;

— сертификация разработанных систем энергоменеджмента с получением украинского и международного сертификатов;

— стажировка участников проекта в европейских организациях, успешно внедривших и использующих системы энергоменеджмента.

Для выполнения этого проекта УАК имеет все необходимые предпосылки и возможности:

— так, еще в 2000—2001 гг. в рамках проекта "УНИКУМ" программы "Трансформ" совместно с DGQ было обучено 26 специалистов в сфере менеджмента качества, которые успешно прошли сертификацию по квалификациям "Менеджер качества" и "Аудитор качества" с получением сертификатов DGQ и EOQ. В рамках этого проекта были также разработаны, внедрены и сертифицированы Системы менеджмента качества на 4 украинских предприятиях, была проведена стажировка ряда специалистов на предприятиях Германии. В 2001—2002 гг. подобный проект был повторен в сфере экологического менеджмента. Материалы проекта были переданы УАК для мультипликации в Украине. В результате в УАК была обучена группа специалистов европейского уровня и созданы Орган сертификации персонала, Орган сертификации систем менеджмента, учебный центр и консалтинговая организация европейского уровня;

— орган сертификации персонала (ОСП) УАК аккредитован в Национальном агентстве по аккредитации Украины (НААУ, ассоциированный член ЕА) в соответствии с требованиями ISO 17024 и может выдавать соответствующие национальные сертификаты, признаваемые в Европе и в мире. На данный момент ОСП УАК выдал уже более 4000 сертификатов;

— входящий в УАК орган по сертификации систем менеджмента "ПРИРОСТ — член группы DQS" аккредитован в НААУ и может выдавать как сертификаты DQS, так и свои сертификаты под аккредитацией НААУ;

— входящая в УАК Компания профессионалов качества "Системы" имеет большой опыт обучения персонала и консалтинга в сфере менеджмента;

— УАК имеет партнеров в Европе, которые готовы поддержать этот проект;

— ряд украинских предприятий уже выразил готовность участвовать в этом проекте.

После выполнения проекта в Украине появится еще одна группа специалистов, понимающих смысл и важность работ в сфере энергоменеджмента и энергоэффективности и способная мультиплицировать эти знания на всех уровнях (от предприятий и организаций до руководства страны). Предприятия, на которых будут разработаны и сертифицированы системы энергоменеджмента, станут ролевыми моделями и примером для других предприятий всех отраслей в Украине.

Украинская ассоциация качества приглашает заинтересованных украинских и зарубежных партнеров подключиться к реализации предложенного проекта.

ВЫВОДЫ

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что системы энергетического менеджмента при массовом правильном внедрении могут способствовать эффективному решению энергетических проблем Украины. Но это станет возможным только в случае:

— достижения понимания значения систем энергоменеджмента на всех уровнях — от предприятий и организаций до органов местной и центральной исполнительной и законодательной власти;

— объединения усилий отечественных и зарубежных специалистов, технических и финансовых организаций, проведения ими успешных комплексных проектов;

— использования европейского, в частности, немецкого опыта стимулирования внедрения систем энергоменеджмента;

— создание и поддержка компетентных организаций в сфере энергоменеджмента и энергоаудита, а также независимых органов сертификации персонала и систем энергоменеджмента.

ЭГГЕРТ Марина,
КАЛИТА Петр, КАБАКОВ Юрий

Європейський тиждень якості в Україні



25-й Міжнародний форум «Дні якості в Києві '2016»

08-10 листопада п.р. в межах Європейського тижня якості в Україні відбудеться загальнонаціональний захід - **25-й Міжнародний форум "Дні якості в Києві '2016",** присвячений Всесвітньому дню якості, який у цьому році проходитиме під девізом «Якість для результатів».

Організатори Форуму: Українська асоціація якості, Українська асоціація досконалості та якості, УСПП за підтримки Ради підприємців при Кабінеті Міністрів України, Громадської ради при Міністерстві економічного розвитку і торгівлі України та Київського національного економічного університету ім. В. Гетьмана.

Сьогодні, коли Україна визначилась із своїм європейським шляхом розвитку, цей захід набуває особливої актуальності. Адже європейські правила та традиції суттєво відрізняються від тих, до яких звикли вітчизняні підприємства. Одночасно з протидією війні ми маємо закласти засади процвітаючої економіки. Без цього неможливо зберегти незалежність та цілісність України, покращити життя її громадян.

Під час Форуму будуть всебічно розглянуті сучасні підходи, які притаманні передовим компаніям розвинених європейських країн. Також буде зроблено аналітичний огляд проблем, які заважають українським організаціям бути успішними та на рівних конкурувати з компаніями країн ЄС.

У ПРОГРАМІ ФОРУМУ '2016:

- **Науково-практична конференція «Україна торує шлях до ЄС: як досягти конкурентоспроможності підприємств і економіки»** (09 листопада, 10:00-17:30, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана, м. Київ, проспект Перемоги, 54/1)
- **Круглий стіл з питань управління якістю в закладах вищої освіти** (10 листопада, 10:00-16:00, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана)
- **Гран-Прі III Міжнародної Олімпіади з менеджменту для молоді** (08 листопада, 14:00-17:00, Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана)
- **Тематичні семінари з актуальних аспектів забезпечення якості, ділової досконалості та ефективного менеджменту** (08 та 10 листопада, 10:00-17:30, Діловий центр Клубу лідерів якості України вул. Микільсько-Слобідська, 6, метро "Лівобережна"):
  - Побудова систем енергоменеджменту відповідно до вимог стандарту ISO 50001:2011;
  - Модель досконалості EFQM як інструмент аналізу та покращення роботи підприємств;
  - Ризик–орієнтоване мислення у вимогах нових версій стандартів (ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2016).

Запрошуємо до участі у Форумі керівників і фахівців компаній, представників органів влади, бізнесових структур, громадських організацій, науковців, викладачів та студентів навчальних закладів, а також народних депутатів України.

Зважаючи на складну соціально-економічну ситуацію, прийнято рішення щодо проведення Конференції та Круглого столу на безоплатній основі.

Для участі у Форумі необхідно до 30 жовтня п.р. надіслати до Оргкомітету заявку. За участь в **семінарах** необхідно сплатити організаційний внесок.

Тел./факс: (044) 459-78-16, E-mail: region@quality.kiev.ua; quality@quality.kiev.ua, www.uaq.org.ua.

Форум "Дні якості в Києві '2016" – це корисна нова інформація та можливість ділового спілкування з провідними фахівцями і колегами.

ДО ЗУСТРІЧІ НА ФОРУМІ!

Управление качеством — ключ к конкурентоспособности турнаправлений



В современном мире туризм является ключевым фактором восстановления мировой экономики. Он стал одним из наиболее быстро растущих секторов экономики в мире.

Современный туризм, являясь ключевым фактором социально-экономического прогресса, способствует расширению занятости не только в туризме, но и во многих связанных секторах. При этом затраты на создание одного рабочего места в индустрии туризма в 20 раз меньше, чем в промышленности.

В современных условиях ужесточения конкуренции и глобализации бизнеса, когда рынок производителя заменен рынком потребителя, особенно важно для организаций туризма обеспечить конкурентоспособность своих услуг. В значительной мере она зависит от качества самих услуг, но такого качества, которое определяется потребительским спросом.

Качество, после цены, является вторым основным инструментом, который формирует структуру предложения на рынке. Качество является ключевым фактором, способствующим улучшению конкурентоспособности туристических продуктов. В связи с этим организации туризма, не уделяющие внимания вопросам качества, будут просто разорены, им не помогут никакие протекционистские меры государства. Для обеспечения качества услуг, предоставляемых туристической организацией, нужны не только соответствующая материальная база и заинтересованный, квалифицированный персонал, но и четкое управление качеством.

Управление качеством в туризме — это деятельность в рамках общей функции управления предприятием, которая определяет политику в области качества, цели и обязанности в рамках системы качества, а также осуществляет их посредством планирования качества, управления качеством, обеспечения качества и улучшения качества.

Показатели и процессы управления качеством являются ключевыми инструментами для конкурентоспособности турнаправлений — таков был вывод конференции ЮНВТО по управлению качеством "Интегрированное управление качеством турнаправлений: ключ к конкурентоспособности", которая состоялась 23—24.06.2016 г. в Бухаресте, Румыния.

Целями конференции определены:

— обеспечение полного понимания комплексного управления качеством туристического направления;

— изучение междисциплинарной платформы о том, как запустить и реализовать "назначения системы контроля качества" с участием всех заинтересованных сторон;

— обмен опытом и знаниями между различными типами направлений о том, как строить культуру качества, определять показатели качества, осуществлять опросы клиентов, разработать необходимые инструменты для мониторинга.

На открытии конференции Анка Павел-Недея, президент Национального управления по туризму Румынии, отметила: "Туризм, имеющий многоотраслевую природу, был и остается уязвимым перед турбулентностью на рынках и экономическими кризисами. Тем не менее, он лучше, чем многие другие секторы, смог устоять в условиях глобального экономического кризиса, перезапустить свою деятельность, как это удалось немногим секторам, и быстро восстановиться после периодов временного ослабления".

Генеральный секретарь ЮНВТО Талеб Рифаи подчеркнул: "Наш сектор становится все более конкурентоспособным. Стандарты качества обеспечивают рамки, служащие руководством для заинтересованных сторон в деле улучшения их деятельности и услуг на протяжении всей цепи создания добавленной стоимости в туризме для создания полноценного и положительного туристического опыта".

Костин Григоре Борк, заместитель премьер-министра и министра экономики, торговли и деловой среды Румынии, отметил: "Динамичные перемены на глобальном туристическом рынке требуют качественной трансформации почти каждого сегмента туризма в рамках одного турнаправления. Для выживания турнаправлений необходимо внимательно отслеживать тенденции в сфере постоянного улучшения качества предоставления туристических услуг".

Конференция стала платформой для обсуждения, в первую очередь "качества турнаправлений", стоящего на ступень выше "качества товаров/услуг", и обмена инициативами и передовым опытом в деле управления качеством в охраняемых зонах, прибрежных, спа-/оздоровительных, городских турнаправлениях и турнаправлениях культурного наследия.

На 103-ей сессии Исполнительного совета ЮНВТО, прошедшей в г. Малага в мае т.г., было утверждено следующее определение "качества туристического направления", предложенное Комитетом ЮНВТО по вопросам туризма и конкурентоспособности: "Качество туристического направления — это результат процесса, который подразумевает удовлетворение всех потребностей в туристических продуктах и услугах, требования и ожидания потребителя по приемлемым ценам в соответствии со взаимно приемлемыми условиями договоров и при учете лежащих в их основе негласных факторов, таких как безопасность, гигиена, доступность, коммуникации, инфраструктура, социальные блага и услуги. Оно также включает аспекты этики, транспарентности и уважения по отношению к человеческой, природной и культурной среде".

Это определение будет представлено на следующей Генеральной Ассамблее ЮНВТО на утверждение для принятия его в качестве нормативного определения.

Инициативы в области управления качеством в туристических направлениях приносят следующее преимущества:

— улучшение позиционирования и имиджа направления;

— повышение своего потенциала для обеспечения конкурентоспособности по сравнению с другими направлениями;

— гарантия более сильного позиционирования в деловых переговорах;

— вовлечение заинтересованных сторон в области туризма в более тесное бизнес-окружение;

— стимулирование существенных изменений в стратегии планирования и управления;

— предложение эффективных вариантов совершенствования соответствующей законодательной базы;

— формирование прямых выгод для местного сообщества;

— снижение затрат для операторов.

В этом контексте участники конференции акцентировали внимание организаций по управлению турнаправлениями на необходимости рассматривать в качестве приоритетного подхода интегрированное управление качеством в ходе долгосрочного стратегического планирования на национальном и субнациональном уровнях.

Подход интегрированного управления качеством в деле управления турнаправлениями вносит вклад в улучшение имиджа турнаправления, расширяет законодательные рамки и сводит к минимуму проблемы, возникающие в ходе ведения деятельности.







Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____________________

____

Сроки подписки: *с* « » 201 *г.* *по* « » 201 *г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____________________

____

ИНН ____________________ Свидетельство плательщика НДС № ____________________

Тел: ____________________ Факс: ____________________

Юридический адрес: ____________________

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ____________________

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ____________________

____

Вид деятельности: ____________________

____________________ WWW ____________________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

ПЕРИОД ПОДПИСКИ по 31 декабря 2017 года	**НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА**					
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)		**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**		**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**	
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса		**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса		**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	
1 месяц	493,00 грн.	EUR 24*	330,00 грн.	EUR 18	218,00 грн.	EUR 14
3 месяца	1480,00 грн.	EUR 69	990,00 грн.	EUR 51	654,00 грн.	EUR 39
4 месяца	1972,00 грн.	EUR 90	1320,00 грн.	EUR 67	872,00 грн.	EUR 53
6 месяцев	2810,00 грн.	EUR 131	1881,00 грн.	EUR 99	1242,00 грн.	EUR 74
9 месяцев	4126,00 грн.	EUR 190	2760,00 грн.	EUR 142	1825,00 грн.	EUR 109
12 месяцев	5322,00 грн.	EUR 245	3564,00 грн.	EUR 184	2354,00 грн.	EUR 143

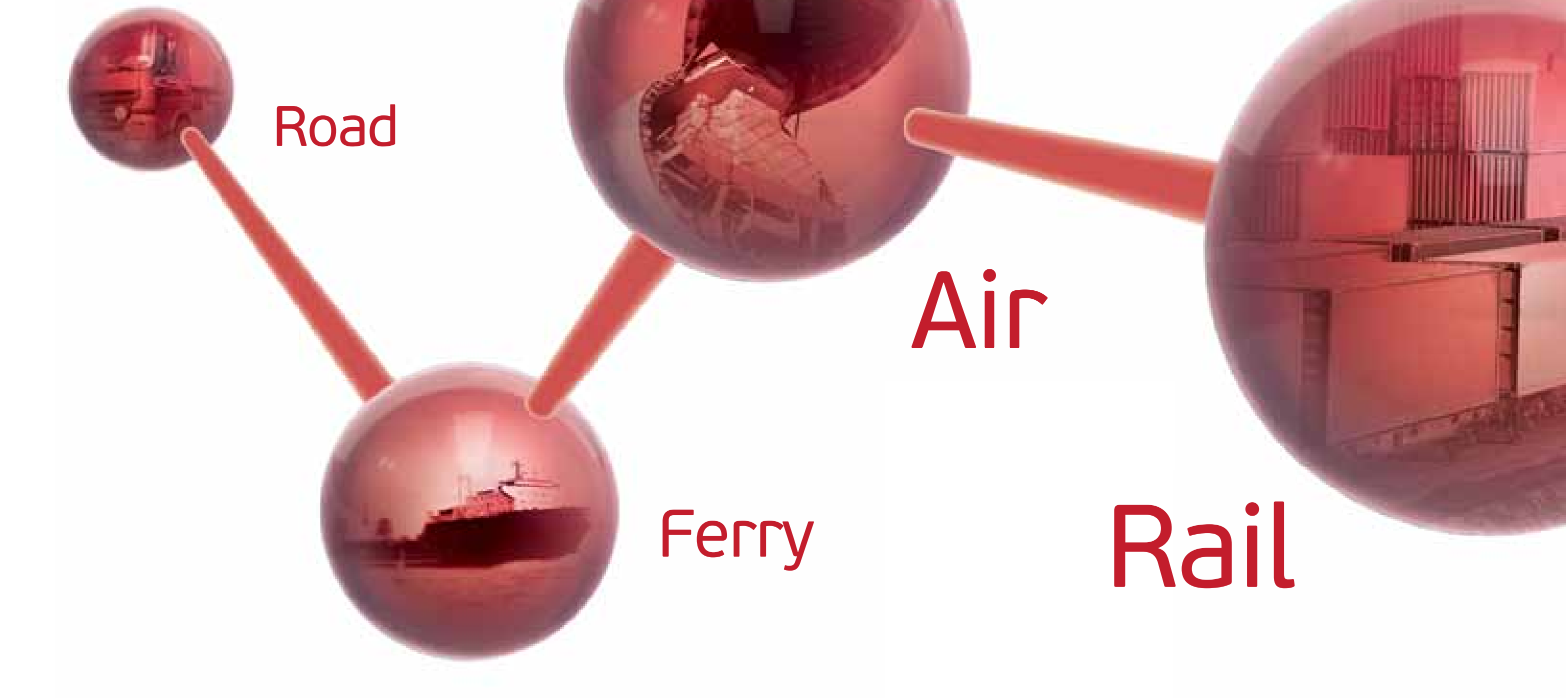
* — стоимость в EUR указана только для зарубежных контрагентов.

____________________ / ____________________ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM




Rail Transport
Организация железнодорожных перевозок


Container Transport
Организация контейнерных перевозок


Ferry Service
Организация паромных перевозок


Air Freight
Организация авиационных перевозок


Transshipment in Ports
Организация перевалки грузов в портах


Routing
Составление оптимального маршрута


Repacking of Cargo
Организация перетарки груза



24-hour Support
Круглосуточная сервисная поддержка


Security and insurance
Обеспечение услугами по охране и страхованию грузов


Customs clearance
Таможенное оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua



Energy in motion

Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине



JSC Lithuanian Railways

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор

Navigation Maritime Bulgare JSC










MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

C-A4-190515-01